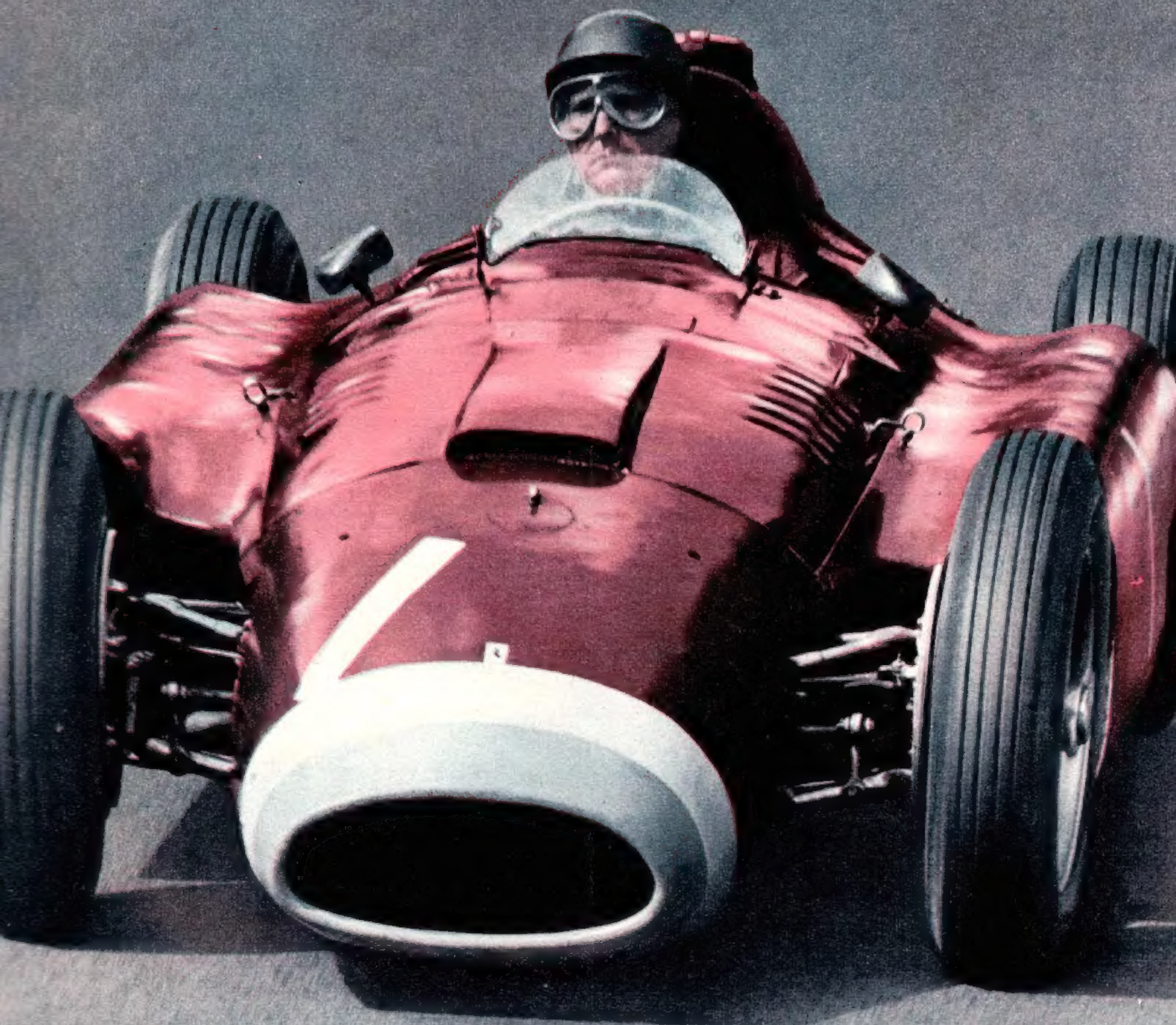
das AUTO
MOTOR UND SPORT



TEST NASH-METROPOLITAN 1500
PROBEFAHRT MIT OPEL-REKORD 1957
PRÜFUNGSANGST-AUTO: LLOYD LP 250

HEFT 18
1. SEPTEMBER 1956
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.20

Briefe an die Redaktion – Forum der Lesermeinungen

Gladiatoren in Le Mans?

Kämpfen Fahrer und Hersteller unter dem Motto „pane et circensis"? Zeigten sie in Le Mans der sensationsdürstenden Menge in allererster Linie schleudernde und zerbeulte Blechkarren, die im Kampf der Gladiatoren auf der Strecke blieben? Stellte der Tod eines der wilden Kämpen die Pointe des schaurigen Spieles dar?

Wahrhaftig, beim Anblick der Wochenschau Nr. 340 der Schorcht-Film München (Neue Deutsche Wochenschau) könnte man diese Eindrücke mit nach Hause nehmen! Daran ändert wenig, daß am Schluß — nebenbei und ohne Bild — die Jaguar-Sieger genannt werden, ohne den Erfolg unserer Porsche-Fahrer auch nur zu erwähnen.

Vielleicht paßt der Mann, der für den Filmschnitt verantwortlich zeichnet, als Sensationsreporter nach Chicago. *Ing. Rudolf John, Reutlingen*

Zur Verteidigung des Rennsports

(Siehe Heft 12 und „Briefe an die Redaktion", Heft 14)

Leider erfuhr ich erst vor wenigen Tagen von einem Kollegen, daß es um mein Interview mit Wolfgang Seidel eine Diskussion gegeben hat. Obwohl ich bis jetzt erst im Besitz der Nr. 14 Ihrer Zeitschrift bin (die Nr. 12 habe ich bereits nachbestellt, aber noch nicht erhalten), möchte ich bereits jetzt meine Stellungnahme abgeben:

Das Interview, das am Freitag, den 18. 5. 1956 in der BILD-Zeitung veröffentlicht wurde, hatte ich bereits am Sonntag, den 13. 5. 1956 in vier Telefongesprächen zwischen Düsseldorf und Frankfurt abgesprochen. Im letzten Gespräch las ich Herrn Seidel den vollen Wortlaut vor. Er wurde von ihm gebilligt. Den Gesprächen hörten zwei meiner Redaktionskollegen zu.

Um dem deutschen und europäischen Rennsport keinen „furchtbaren Schlag" zu versetzen, wie Herr Seidel sich ausdrückt, ließ ich dabei bewußt einige drastische Formulierungen des jungen Fahrers weg. Ich bat ihn auch mehrfach darum, sich seine Formulierungen genau zu überlegen, da ich weder ihm noch irgendjemand anderem einen Vorwurf machen, sondern lediglich wohldurchdachte Besserungsvorschläge eines unmittelbar Beteiligten publizieren wollte. Leider wird mir nun nicht mit der gleichen Fairness begegnet.

Als ich nun am vorletzten Samstag Herrn Seidel auf der Solitude traf — zu diesem Zeitpunkt wußte ich noch nichts von der Diskussion in Ihrem Blatt — erwähnte er kein Sterbenswörtchen von der ganzen Angelegenheit . . . Warum wohl?

Ich bin über die Entwicklung der Dinge um so betrübter, als ich Herrn Seidel seit sechs Jahren kenne und in Anerkenntnis seiner schwierigen Lage als Privatfahrer seiner publicity-besorgten Haltung stets gern entgegengekommen bin. *Karl Günther Renz, Redaktion BILD, Frankfurt*

Geschwindigkeitsbegrenzung

Geschwindigkeitsbegrenzung — man betrachte die Praxis! Das Schild gebietet 30 km. Und was tun unsere verehrten Herren Kollegen am Steuer? Fahren vierzig! Und mehr. Ich bin so ein Vogel, der mit einem Auge auf dem Tacho und dem andern auf der Straße gehorsam mit den vorgeschriebenen dreißig dahinschleicht, und der Effekt ist, daß man mich nicht nur fleißig überholt, sondern daß ich auch noch angehupt werde, weil ich andern den Weg versperre!

Hier in Berlin gibt es die Havelchaussee, Ausflugsgegend, auf deren ganzer Länge 30 km vorgeschrieben sind. Fährt man die, genau und gleichmäßig, dann kommt ein Kavalier plötzlich von hinten auf, geht mit mehr als 40 vorbei, setzt sich direkt davor und gondelt seinerseits auch dreißig. Weil er ungern jemand vor sich hat, der ihm die Aussicht versperrt.

Wir hätten als Autofahrer eine ganz gute Waffe gegen die albernen Geschwindigkeitsbegrenzungs-Absichten: Nach Vorschrift fahren! Wenn die Straßen verstopft sind, weil alles zu langsam geht, dann wird man sich höheren Orts vielleicht anders besinnen. Allerdings: auch alle „amtlichen" Fahrzeuge müßten sich danach richten. Darauf könnten die Sorgfältigen am Steuer achten und unnachsichtlich anzeigen.

Solange wie Autofahrer in der weitaus überwiegenden Mehrzahl die vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten nicht achten, solange wird man sie als unzuverlässige Elemente betrachten, die auf der Straße gebändigt werden müssen, koste es was es wolle. Also sind die Autofahrer eben selbst schuld an der Gegensätzlichkeit, weil sie disziplinlos sind.

Was wär das aber für ein Spaß, wenn wir plötzlich alle genau nach dem Buchstaben fahren würden? Arme Polizei.

Friedrich W. Heitmann, Berlin-Wilmersdorf

Prognose

(zu Automobilausstellung 1957, eine Prognose, Heft 16, Seite 44)

Ihr Berichterstatter hat den Stand der Firma Esso übersehen. Dort bringt man ein Additiv heraus, von dem 10 Tropfen in den Tank eines Zweitaktwagens zu geben sind. Der Auspuff duftet dann angenehm nach Lavendel!

Dipl.-Ing. U. Anders, Stuttgart

Gedanken zum Kundendienst

(siehe Heft 15, Seite 26)

Wir sind, was das Verhalten und die Einstellung unserer Kunden zu den heutigen Autowerkstätten angeht, vieles gewohnt. Ihr Artikel „Gedanken zum Kundendienst“ ist aber nun doch etwas stark. Es mag sein, daß Herr M. schlechte Erfahrungen mit seiner Werkstatt gemacht hat. Dieses aber auf alle autorisierten Werkstätten auszudehnen, ist mindestens unberechtigt. Es gibt auch „gute Kraftfahrzeug-Reparaturwerkstätten“.

Jakob Plotzer, Opel-Großhändler, Heidelberg

*

In Ihrem Artikel „Gedanken zum Kundendienst“ werden Dinge verallgemeinert, die es vielleicht gibt, die aber mit dem heutigen Stand des Werkstatt-Kundendienstes nichts zu tun haben. Der Kundendienst in seiner heutigen Form, also die regelmäßige Wagenpflege durch die Vertragswerkstatt unter Verwendung von Scheckheften, ist die einzige Möglichkeit, den technisch häufig weder interessierten noch begabten Wagenbesitzer zu der für die Fahrsicherheit notwendigen Pflege seines Fahrzeuges zu veranlassen. Für die meisten Leute ist das Auto heute ein Gebrauchsgegenstand und keine Liebhaberei, wie vielleicht für den Verfasser Ihres Artikels. Der Schmierplan, der auch heute noch fast jeder Betriebsanleitung beiliegt, dürfte nur von einem winzigen Prozentsatz aller Käufer auch nur einmal angesehen werden, die meisten interessieren sich nicht dafür.

Wenn, wie es in Ihrem Artikel heißt, der ältere Geselle den Lehrling beim Abschmieren antreibt und dieser daraufhin die schwierigen Schmierstellen ausläßt, sind allerdings die Voraussetzungen für eine gute Wagenpflege nicht gegeben. Aber auch in der Gegend, wo Ihr Verfasser wohnt, müßte eine Werkstatt aufzufinden sein, die nach andern Prinzipien arbeitet.

Jede gute Kundendienstwerkstatt hat heute Spezialkräfte und Spezialanlagen für die Wagenpflege und Instandhaltung, die dem Kunden Gewähr für wirklich einwandfreie und trotzdem schnelle Arbeit geben. Eine Wagenpflege zu Hause, wie sie Ihr Artikel anregt, ist unter den heutigen Umständen undenkbar. Nicht nur, weil hierfür meistens kein Platz ist und sich auch niemand gern die Finger schmutzig macht. Auch die technischen Anforderungen, die heute an den Pflegedienst gestellt werden, sind so hoch, daß ihnen mit „Hausmitteln“ gar nicht mehr entsprochen werden kann. Die Passungen der immer mehr verfeinerten Gelenkkonstruktionen zum Beispiel sind so eng, daß man mit einer Handabschmierpresse außer Ärger nicht viel Erfolg haben wird. Mit den 15 atü einer modernen Abschmieranlage dagegen machen sich die „Schmierexperten“ ein Vergnügen daraus, auch dem widerspenstigsten Nippel beizukommen. Ebenfalls erfordert heute der Ölwechsel gewisse Spezialkenntnisse, es sei nur an das Auswechseln und Entlüften der Nebenstrom-Feinstölfilter erinnert. Schon mancher Laie hat voller Stolz seinen Filtereinsatz selbst ausgewechselt, aber nicht entlüftet, und ein nicht entlüfteter Filter ist ebensogut wie gar keiner, weil nämlich das Öl gar nicht erst hineinkommt. Außerdem kann man bei der Kundendienstwerkstatt sicher sein, daß sie den richtigen Filtereinsatz am Lager hat, was „woanders“ nicht immer der Fall ist.

Ganz ähnlich verhält es sich mit den Inspektionen. Da gibt es Dinge, die nur die Vertragswerkstatt weiß und von denen der Kunde oft gar nichts erfährt, wie neue Einstelldaten für Vergaser oder Vorderachse, Austausch mangelhafter Teile, Änderungen usw. Wenn ein neuer Fahrzeugtyp in Mißkredit kommt, dann meistens nur durch Leute, die nicht regelmäßig zum Kundendienst kommen. Bei den andern werden nämlich die Mängel schon abgestellt, ehe sie sich überhaupt bemerkbar machen. Wenn, wie Sie erwähnen, eine Lichtmaschine nach 10 000 km eingefettet werden sollte, was aber nicht geschah, dürfte bei einer solchen Unterlassung ein Beschwerdebrief an das betreffende Werk sofort wirken. Jeder solchen Überwachungsvorschrift liegt natürlich eine Notwendigkeit zugrunde, und keine Vertragswerkstatt kann es sich leisten, darüber hinwegzugehen. Allerdings sind die von den Werken festgesetzten Preise für die Überwachungen im Interesse des Kunden meistens so knapp kalkuliert, daß die Werkstatt sehr oft mit den entsprechenden Zeiten nicht auskommt. Wenn dann noch zusätzliche Arbeiten innerhalb der Inspektion verlangt werden, ist es nicht immer allein Schuld der Werkstatt, daß die Genauigkeit darunter leidet. Auch vom Kunden muß hier einige Vernunft erwartet werden, was allerdings durch Artikel wie den Ihren nicht gerade gefördert wird.

Fr. O. Bode, Hameln

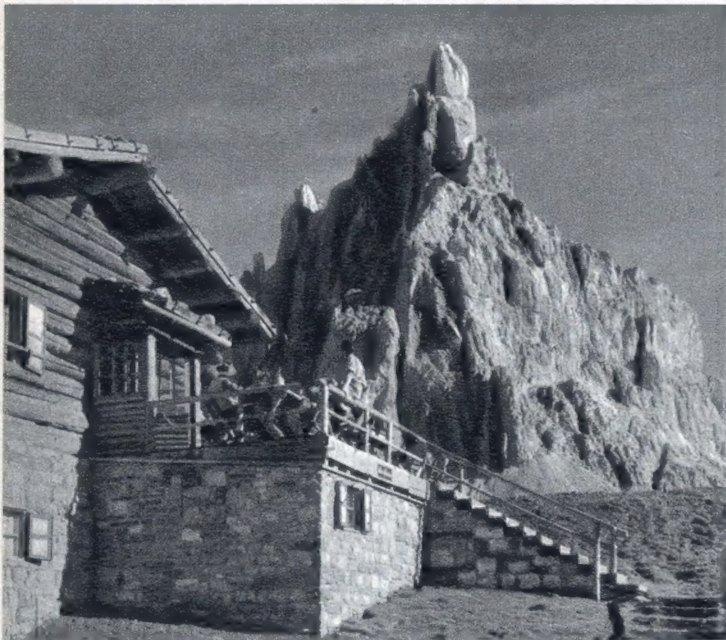
Zwei Zylinder

Mein Onkel kaufte sich 1953 einen DKW-Zweizylinder-Universal. Als kurz darauf der 3 = 6 in Serie ging, ärgerte es ihn als passionierten Autofahrer, daß ihm diese alle davonliefen. Um ihnen aber wenigstens zu sagen, daß sie es mit einem Zweizylinder zu tun hatten, hat er seinen DKW am Heck entsprechend angemalt.

Wieland Wahl, Aalen/Württ.



Tips für Ferienfahrten



BEVOR Sie Ihre Autoreisen und Ferienfahrten antreten, lesen Sie bitte erst, was es bei Fahrten in Ihnen noch unbekannte Länder zu beachten gibt, wo Sie die schönsten Plätzchen finden und wie Sie im Land am besten unter- und mit Ihrem Gelde gut auskommen.

Über die nachstehenden Länder und Landschaften brachte das AUTO MOTOR UND SPORT lesenswerte Reiseaufsätze:

	Heft
Isol Eolie – Äolische Inseln	9/53
Rom	13/53
Reise nach Montenegro	15/53
Gastronomisches Rom	15/53
Kleine Tips für große Spanienfahrt	18/53
Unbekanntes Oberbayern	19/53
Italienisches Mittelalter	25/53
Jugoslawischer Inselspaziergang	1/54
Von Schnee, Lawinen und Gletschern	3/54
Über die Jurapässe zum Genfer See	5/54
Unsere süddeutschen Seen	9/54
Gran Canaria und Teneriffe	11/54
Auf nach Fehmarn	14/54
Mallorca – Ferieninsel zwischen Tag und Traum	15/54
Atlantikküste zwischen der Loire und dem Baskenlande	19/54
Sonnentage in der Pfalz	21/54
Wenn es im Harz am schönsten ist	23/54
Ins Land der Rif-Kabylen	25/54
Die schönsten Ecken Europas	26/54
Südöstliche Reiseskizzen	1/55
Das Tal von Aosta	4/55
Burgenfahrt nach Österreich	5/55
Die italienischen Inseln	13/55
Einsames Wallis	18/55
Den Inn entlang	23/55
Die Schlösser an der Loire	24/55
Das Kleinwalsertal	25/55

	Heft
Zum Wintersport in die Rhön	26/55
Die großen Skiberge am Arlberg	1/56
Streifzug nach Sardinien	2/56
Athos - die Republik der Mönche	4/56
Warum nicht mal nach Korsika	5/56
Trip nach Belgien	6/56
Wildes Camping im Hochgebirge	7/56
Die einsamen Täler im Tessin	9/56
Durch das Taubertal zur Baumblüte	10/56
Billige Spanienfahrt	11/56
Reise-Eindrücke aus der Camargue	13/56
Auch Anfänger können über die Alpen fahren	14/56
30 Schlösser an Rhein und Mosel	15/56
Sie wollen nach:	
Italien?	7/55
Frankreich?	8/55
Jugoslawien?	9/55
Schweden?	10/55
Spanien?	12/55
England?	13/55
Dänemark?	14/55
Holland?	15/55
Luxemburg?	19/55
Belgien?	22/55
Norwegen?	24/55
Finnland?	25/55
Griechenland?	2/56

Diese Hefte können wir reisefreudigen Autofahrern nachliefern. Die Ausgaben bis 30.6.1955 kosten nur 0,60 DM + 10 Pf. Porto pro Stück; neuere Hefte 1,20 DM + Porto

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE
STUTTGART, Postfach 1042

Liefern Sie die oben angekreuzten Hefte zu den genannten Preisen.

Der Betrag wird am .... auf Ihr Postscheckkonto 161 37 überwiesen — Lieferung hat durch Nachnahme zu erfolgen.

Vor- und Zuname ....

Ort ....

Straße .... Nr. ....

Bitte deutlich, möglichst in Blockschrift schreiben.

Buick-Test

(siehe Heft 16)

Ich las mit Interesse Ihren Test „Buick-Roadmaster", mit dem ich auf weiten Strecken leider gar nicht einverstanden bin.

Georg Düller, Leiter der Werbeabteilung der Deutschen Shell A. G., Hamburg

*

Der Test „Buick-Roadmaster" des Herrn Werner Oswald berührt außerordentlich merkwürdig. Man hat so den Eindruck, als wenn der fragliche Wagen der minderwertigste der Welt sei. Wieviel angenehmer wirkt dagegen der Artikel „Buick-Roadmaster" von Karl Schulze in der Frankfurter „Motorisierten Abendpost" vom 4./5. August 1956. *Dr. Söhngen, Wiesbaden*

*

Der Test von Herrn W. Oswald über den Buick-Roadmaster ist mir geradezu unverständlich. Ich hatte zufällig vor einiger Zeit Gelegenheit, mit einem Besitzer eines solchen Wagens zu sprechen. Dieser Herr aus der benachbarten Schweiz war über die Fahreigenschaften des Buick mehr als begeistert.

Oskar Hatz, Achern i. B.

Mercedes-Test

(siehe Heft 17)

Ihr Test über die Mercedes-Benz-Typen 219 und 220 S hat mir wieder einmal bestätigt, daß es mit der so viel gerühmten Straßenlage der Mercedes-Wagen aus ist, sobald es regnet oder Glatteis gibt, also gerade dann, wenn es kritisch wird. Ich glaube aber, Sie machen zu Unrecht hierfür die deutsche Reifenindustrie verantwortlich, denn m. E. beruht diese Erscheinung auf der „berühmten" Schwingachse. *Rolf Heeren, Bruxelles (Belgien)*

*

... daß sich die Kurvenneigung verstärkte, erkennt man am wohlgelungenen Titelbild von Heft 17. *Otmar Müller, VDI, Düsseldorf*

*

Respekt, Herr Oswald, sage ich beim Lesen Ihres Testberichtes der Mercedes-Typen 219 und 220 S. Wie immer gefällt mir die Unbestechlichkeit und die saubere Art, mit der Sie die Vorzüge und die Fehler eines Wagens herausstellen. *Dipl.-Ing. E. Niederleithinger, Coburg*

*

Wann wird man bei Daimler-Benz (und bei allen anderen Automobilfabriken ebenso!) begreifen, daß die Tests der Fachpresse die Wünsche ungezählter Käufer widerspiegeln und daß es die Pflicht eines kaufmännisch geleiteten Unternehmens sein müßte, sich im Rahmen der Möglichkeiten den Wünschen dieser Käuferschichten anzupassen. Was Werner Oswald beispielsweise in seinem Test über Zubehör und Ausstattung sagt, ist vollkommen richtig und wird sicher von Tausenden Mercedes-Besitzer und -Interessenten unterschrieben. Warum ist es, um ein weiteres Beispiel zu nennen, nicht möglich, den Mercedes-Benz-Modellen eine einwandfrei funktionierende Lenkradschaltung zu geben, die nicht „hakt", zumal dieses Problem doch bei viel billigeren und primitiveren Fahrzeugen längst zufriedenstellend gelöst ist? Warum noch immer das zähe Festhalten an der längst als überholt zu betrachtenden Kombination von Hupring und Blinkerschaltung? Und warum geht man schließlich in der Frage der „inneren Sicherheit" nur so zaghaft voran? Die Daimler-Benz A. G. gibt gewaltige Summen für Reklamezwecke aus. Kein Wort dagegen! Wäre es aber nicht die beste Reklame für deren Erzeugnisse, wenn sie die Behauptung, die fortschrittlichsten und elegantesten Wagen zu bauen, tatsächlich wahr machen würde?

Wolfgang Müller-Jaksch, Hamburg 22

US-Soldaten auf der Autobahn

(siehe Heft 17, Leserbriefe)

Der Fall, den Herr Schaufler in Heft 17 auf Seite 2 unter dem Titel „Eben nicht" erwähnt, ist kein Einzelfall. Aber eben, weil es kein Einzelfall ist, sollte man ihn sozusagen pars pro toto untersuchen. Herr Schaufler bezeichnet das, was vorgefallen ist, als „ungeheuerlich". Ohne mich anzustrengen, könnte ich Fälle nennen, wo Besatzungssoldaten Dinge gemacht haben, zu denen das Wort „ungeheuerlich" besser paßte, wobei ich nicht untersuchen möchte, welche Hautfarbe und Muttersprache diese Besatzungssoldaten hatten. Also, vorerst schlage ich vor, mit Werturteilen bescheidener umzugehen. Ein jedes Land hat das Recht auf Schurken und anständige Bürger, auf dumme Tröpfe und Genies. Dieses Recht nimmt England für sich in Anspruch und Portugal, China, Deutschland, aber auch Amerika. Wenn man also auf der Landstraße einen von den Schuften findet, dann soll man, wie es Herr Schaufler richtig getan hat, die Nummer seines Wagens aufschreiben und ihn anzeigen. Die spießige Zufriedenheit, daß diesmal der Schuft eine dunklere Hautfarbe hatte als Herr Schaufler, hat mit der schuftigen Handlungsweise nichts zu tun. Daß er den Übeltäter einmal als Mulatten bezeichnet, mal als „schäumenden" Neger, mal als Menschenfresser, zeigt nur seine scharfe Beobachtungsgabe. Wir haben wegen der falschen Verallgemeinerung genug gelitten, genug Menschen verloren. Wir möchten Herrn Schaufler und alle seinesgleichen bitten, nicht mal bei einem Lustmord gleich das ganze Land zu verdammen, dem der Mörder angehört, geschweige bei einer Flegelei. Zuweilen besitzen sogar Mörder die deutsche Staatsangehörigkeit, zuweilen fahren sogar Deutsche ohne Selbstdisziplin ...

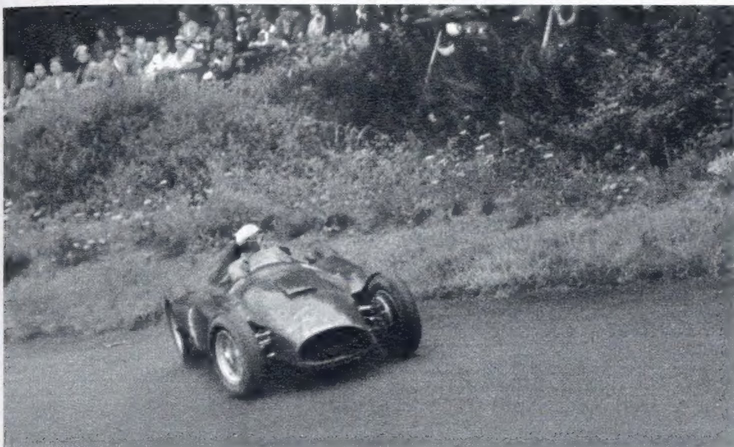
Zum Schluß eine Empfehlung: Wer das Ungeheuerliche der amerikanischen Besatzungsmacht nicht mehr auszuhalten vermag, der kann ruhig über die Zonengrenze gehen und es mit den Russen versuchen. Immerhin verdanken wir dem „scheinbaren Mulatten" und seinen Landsleuten, daß wir Leserbriefe gegen die Besatzungsmacht schreiben können, und wenn wir den Schuldigen anzeigen, wird er bestraft. Würde Herr Schaufler in Weimar, Forst oder Brandenburg in einem ähnlichen Fall einen ähnlichen Brief an die dortige Zeitung geschrieben haben, dann würde er 25 Jahre lang in Sibirien Zeit haben, nachzudenken, daß es doch bestimmte, sehr angenehme Unterschiede gibt zwischen westlicher und östlicher Demokratie. Also: nicht verallgemeinern, nicht dramatisieren. Anzeigen. Und ein bißchen an die Vergangenheit denken ...

Thomas Elesch, Berlin

Wo hat sich Castellotti gedreht?

Oft ist schon in Ihrer Zeitschrift geschrieben worden, daß andere Zeitschriften Berichte über Rennen brachten, die nicht ganz stimmten. Ihre Berichte habe ich immer für 100%ig gehalten. Beim Bericht über den Großen Preis von Deutschland (Heft 17, S. 20) muß ich feststellen, daß auch nicht alles stimmt. Sie schreiben, Castellotti hätte sich im Hatzenbach gedreht und seinen Ferrari beschädigt. Ich habe gesehen, wie Castellotti im Schwalbenschwanz rauswitschte, seinen Wagen aber in Gewalt behielt und am Eingang der nahen nächsten Kurve in der Innenseite zwischen Graben und Fahrbahn auf dem Rasen zum Stehen bekam. Er hatte seinen Motor noch am laufen. Da der Rasen höher als die Fahrbahn war, lag der Wagen mit der Hinterteilmitte auf. Das rechte Hinterrad hing etwa 5 cm über der Fahrbahn in der Luft. Dadurch konnte Castellotti seinen Wagen nicht mehr in Bewegung bringen. Dann stellte der temperamentvolle Castellotti den Motor ab und setzte sich als ganz ruhiger Zuschauer in seinen Wagen bis zum Schluß des Rennens.

Christian Schmitz, Neuendorf bei Prüm



Leser Schmitz hat recht: Castellotti blieb endgültig im Schwalbenschwanz liegen. Aber unser Berichterstatter hat auch recht: Castellotti drehte sich mit seinem Ferrari eingangs Hatzenbach (Bild). Red.

Auf unsern Straßen

Um das Chaos auf unseren Verkehrsstraßen zu verbessern, fehlt es nicht nur an einem großzügigen Ausbau unseres Straßennetzes, sondern es fehlt auch sehr stark an Polizeistreifen, wobei ich aber nicht daran denke, daß jeweils vier Beamte in einem Mercedes 220 oder einem schnelleren Porsche sitzen müssen, sondern meines Erachtens wäre im gesamten Bundesgebiet mit 500—1000 Verkehrspolizisten auf 250 ccm-Motorrädern schon sehr viel getan.

Diese Beamten sollten erst in zweiter Linie Polizist sein und Strafen vergeben, sondern sie sollten vielmehr in erster Linie als Warner und Ordner unsere Landstraßen befahren.

Auf einer gestrigen Kundenfahrt von Tübingen nach Stuttgart zeigten sich mir vier typische Fälle von verwarnungspflichtigem Verhalten der Kraftfahrzeughalter:

1. Ein Motorradfahrer mit Sozia lenkte seine Maschine nur mit einer Hand auch durch schwierige Kurven, weil er ständig mit der linken Hand seine Sozia am Oberschenkel festhalten mußte.
2. Ein Ehepaar hatte in einer Rechtskurve das Motorrad wohl ein Stück von der Straße abgestellt, sich selbst aber direkt an den Straßenrand gesetzt und lustig die Beine, wenn auch nur 30—40 cm, in die Fahrbahn ausgestreckt. Was wäre hier passiert, wenn mir in der Kurve mit hoher Geschwindigkeit ein Wagen entgegengekommen wäre und ich hätte scharf nach rechts anziehen müssen?
3. Am nächsten Ortseingang in einer leichten Linkskurve steht eine kleine Fabrik, aus der etwa 10—15 Arbeiterinnen mit Fahrrädern herausgekommen waren und in einem lustigen dicken Knäuel beinahe drei Viertel der Straße blockierten.
4. 10 m vor einer Rechtskurve hielt ein Opel-Rekord-Fahrer ein Mittagsschläfchen, und der Wagen war keinesfalls nun in einen Waldweg hineingefahren worden, sondern er stand eben rechts am Straßenrand.
5. Wenige Kilometer später überholte mich ein VW-Fahrer noch 3 m vor einer Rechtskurve.

Wenn man nun als alter Fahrer (30 Jahre am Steuer) derartige Fehler mit ruhigen und erklärenden Worten mahnt, bekommt man von den Gentlemen-Gangster-Fahrern meistens nur freche Antworten und von den halbstarken Herren-Fahrern in vielen Fällen gleich „Gosch-verschlage-Androhungen". Für alle derartigen Fälle wäre es ein Segen, wenn Polizeibeamte auf Motorrädern die Landstraßen befahren würden, um derartige Sünder in leichten Fällen auf die begangenen Fehler aufmerksam zu machen und in schwereren und schweren Fällen entsprechende Strafbefehle auszustellen.

Ein LKW-Fahrer, der einmal 20 DM hat bezahlen müssen für ein verbotenes Überholen am Berg, wird so schnell nicht mehr den gleichen Fehler machen, und wenn die Verwarnungen von Verkehrspolizisten ausgesprochen werden, dann dürfte vielleicht auch ein gewisser Prozentsatz der superschnellen Fahrer zur Vernunft gebracht werden können, und zwar zum eigenen Vorteil, wie besonders auch zum Vorteil der anderen, meist den Schaden tragen müssenden Verkehrsteilnehmer.

Heinz Roth, Stuttgart

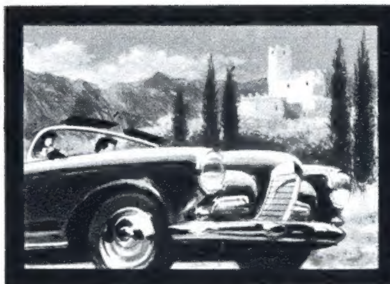
Ist das Ihr Hobby?

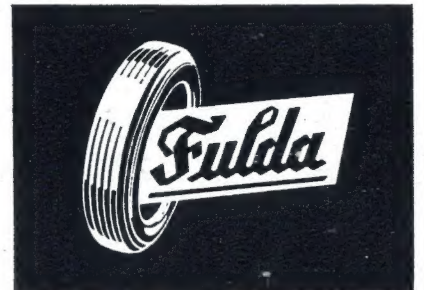
Reisen, etwas von der Welt sehen . . . , eines der schönsten Hobbys überhaupt. Aber auch weniger kostspielige Passionen können viel Freude bereiten.

Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem.

Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufes in die Erholung, zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.





9/56/1

G U M M I W E R K E   F U L D A   K. G. a. A. – F U L D A

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

1. SEPTEMBER 1956 · 33. JAHRGANG · 18

INHALT

Unser Titelbild

zeigt Juan Manuel Fangio auf dem Wege zu 4. Automobil-Weltmeisterschaft.

Foto Weitmann

Fangio - von 300 auf 18 PS

Mit auffälliger Intensität studiert Juan Manuel Fangio in den letzten Monaten kommerzielle Möglichkeiten und knüpft geschäftliche Verbindungen an. Unlängst besuchte er die Porsche-Diesel-Motorenbau GmbH in Friedrichshafen a. B. und ließ sich dort von Prof. Dr. Prinzing (links im Bild) den Porsche-Diesel-Schlepper vorführen, dessen Vertretung er für das Agrarland Argentinien übernehmen wird. Der dreifache Automobilweltmeister, der, wenn dieses Heft erscheint, mit größter Wahrscheinlichkeit zum vierten Male den höchsten Titel im Automobilsport errungen haben wird, trägt sich ernsthaft mit der Absicht, vom aktiven Sport zurückzutreten. Damit wird der letzte große Vertreter der alten Garde endgültig dem scharf nachdrängenden Nachwuchs das Feld überlassen. Jener durch Moss, Collins und Castellotti verkörperten Jugend, deren Ansturm er im Jahre 1956 in faszinierender Weise standhielt und dabei überzeugend bewies, daß er nach wie vor souverän das Geschehen auf den Grand Prix-Pisten bestimmt. Mit vier Weltmeistertiteln steht er an der Spitze der internationalen Fahrer-Elite aller Zeiten.



Verkehrserziehung durch Schocktherapie?

Die Mindener Polizei führt Fahrschülern schwerverletzte Verkehrsunfallopfer im Krankenhaus „zur Abschreckung" vor. — Kassels aktiver Polizeipräsident Dr. Wetzel hat eine Ausstellung veranstaltet, die polizeiliche Großaufnahmen von Unfallopfern und zertrümmerten Autos zeigt. — Die Tagespresse bringt drastische Schilderungen und die Illustrierte Presse noch drastischere Fotos von Verkehrsunfällen. Man bemüht sich, die Gleichgültigen oder Leichtsinnigen aufzurütteln, indem man ihnen zuruft: So kann es dir auch gehen, wenn du nicht stets wachsam, diszipliniert und rücksichtsvoll dich im Straßenverkehr bewegst. Und man hat mit dieser Methode zweifellos Erfolge gehabt. Sicher wäre unsere Unfallstatistik noch viel schlimmer, als sie es bis heute ist, wenn nicht viele Verkehrsteilnehmer durch diese Schockmethode zum Nachdenken und zur Selbstbesinnung aufgeschreckt worden wären.

Aber kann man nicht auch hier einmal des Guten zuviel tun und dann das Gegenteil des Erstrebten bewirken? Vielleicht ist es heute schon so weit, daß die Überdosierung dieser Medizin mehr Schaden als Nutzen anzurichten droht? „95% aller heutigen schweren Unfälle sehen im Befund so unsagbar ‚dumm' aus, daß es wirklich schwerfällt, an ein solches Maß von Dummheit zu glauben. Hier liegt offensichtlich die Auswirkung einer echten Psychose vor. Man kommt tatsächlich zu dem Schluß, daß das langjährige und immer intensiver betriebene Unfallgerede überhaupt erst zu Unfällen führt", schrieb C. H. bereits in AUTO, MOTOR und SPORT, Heft 13. Und in einem Leserbrief an das „Hamburger Abendblatt" heißt es: „Ein ganz großer Teil der schweren Verkehrsunfälle sind Folgen von Kurzschlußreaktionen, die bei ruhiger Überlegung betrachtet, meistens erschreckend dumm erscheinen. Die Ursachen liegen in der künstlich erzeugten Verkehrsmassenhysterie . . . weil der Verkehrsteilnehmer nicht mehr — oder falsch — reagiert, gelähmt durch das ewige Geschrei um die angeblich steigenden Zahlen der Verkehrsunfälle und Verkehrstoten . . ." Hier wird auf eine echte Gefahr hingewiesen, deren Realität und große Bedeutung für das heutige Verkehrsgeschehen sicher jeder erfahrene Verkehrspsychologe, Verkehrspolizist oder Verkehrsrichter aus vielfacher Beobachtung bestätigen könnte, soweit er auf diese Faktoren der Unfallverursachung achten würde. Der robuste, herzenskalte und phantasiearme Verkehrsrowdy wird sich durch noch so dramatische Unfallschilderungen oder -bilder nicht berührt fühlen; die verantwortungsbewußten, sensitiven und nervlich labilen Kraftfahrer aber — und wie viele erwachsenen Menschen in Deutschland können heute noch von sich behaupten, daß sie mit völlig heilen Nerven durch das Inferno der Kriegs- und Nachkriegsjahre hindurchgekommen sind — werden vielfach durch jene künstlich erzeugte Atmosphäre der Verkehrsangst ähnliche psychopatische Reaktionserscheinungen entwickeln, wie sie die Atomangst der letzten Jahre bei vielen Menschen hervorgerufen hat. Und diese Psychopathien führen dann notwendig zu Kurzschlußreaktionen oder Willenslähmungen in kritischen Verkehrssituationen. Man sollte auch in der Verkehrserziehung starke Drogen nur in maßvoller Dosierung anwenden! DDD

Ganz kurz

Der Deutsche Evangelische Kirchentag

gab auf die Frage „Was kann man gegen den Verkehrstod tun?" in einer Resolution folgende Antwort: „Die Schuld an einer dauernden Bedrohung unseres Lebens liegt nicht nur an der Motorisierung; daran auch. Sie liegt nicht nur an dem mangelhaften Straßennetz; daran auch. Sie liegt nicht nur an der schlechten Verkehrserziehung; daran auch. Es liegt an mangelndem Kontakt. Wir leben ohne Kontakt mit den anderen. Wir wollen sogar unseren Nachbarn nicht mehr kennen. Der andere ist uns gleichgültig. Jeder will sich seinen Weg machen, ohne Rücksicht auf Verluste. Menschen ohne Kontakt werden taktlos. Taktlose werden Rowdies. Rowdies werden Mörder auf den Straßen, ob sie einen Wagen haben oder nicht. Wie Hilfe kommen soll? Denk nicht nur an deine Frau und fahre vorsichtig. Denk auch an Frau und Kinder des anderen. Rette dich nicht selbst. Wer nur sich selbst durchbringt, bringt andere um. Darum bleibe im Kontakt. Nimm den Menschen ernst, der dir in den Weg kommt, daß du nicht zum Kain an deinem Bruder Abel wirst. Das darfst du. Das sollst du. Das kannst du. Denn Gott denkt auch an dich."

Professor Dr. K. H. Bauer,

der publizitätsbeflissene Heidelberger Unfallchirurg, setzte sich in einem ganzseitigen Artikel in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung" vom 8. 8. 1956 erneut für eine allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung ein. Er meint, daß es in dieser Frage nicht auf Meinungen ankomme, sondern auf Tatsachen und Naturgesetze, was ihn aber nicht hindert, zu der für einen Wissenschaftler recht gewagten Voraussage zu gelangen: „Die Zahl der Toten, die für 1956 mit 13 000 vorauszuberechnen ist, ginge (nach Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbegrenzungen) erstmals wieder um mindestens 2000 zurück!"

Jubiläumszahlen

Direktor Hanns H. Renken, Generalbevollmächtigter für die Fiat-Automobil-AG. in Heilbronn und Leiter verschiedener Fiat-Konzernunternehmen in Deutschland, 60. Geburtstag am 4. September;

Kurt Gathmann, Werbe- und Presseleiter der BV-Aral AG. in Bochum, 50. Geburtstag am 6. September.

Verkehrsunterricht für Hausfrauen

will die Polizei in Ludwigshafen einführen, nachdem sie die – auch in allen anderen Städten unschwer nachzukontrollierende – Feststellung gemacht hat, daß die auf ihren Einkaufsgängen befindlichen Hausfrauen besonders oft selbst die primitivsten Verkehrsregeln mißachten. Erst vor kurzem war in Ludwigshafen eine Frau überfahren worden, die voll bepackt vom Markt heimkehrend achtlos über eine Kreuzung ging und dabei sogar noch einen Schirm trug, der ihr die Sicht auf die wichtigste Verkehrsrichtung nahm. Der neue Verkehrsunterricht wird jeweils in den frühen Nachmittagsstunden stattfinden, weil die Hausfrauen um diese Zeit erfahrungsgemäß am besten abkömmlich seien.

Der Deutsche Industrie- und Handelstag

hat sich in einem Schreiben an das Bundesverkehrsministerium im Namen der deutschen Wirtschaft für Einführung genereller Geschwindigkeitsbegrenzungen eingesetzt. Man fragt sich erstaunt: Was heißt hier „im Namen der deutschen Wirtschaft"?

Wer mit einem ihm nicht gehörenden Kraftfahrzeug

einen Unfall hat, muß alle notwendigen polizeilichen Feststellungen treffen lassen, auch wenn kein anderer Verkehrsteilnehmer an dem Unfall beteiligt war, hat der Bundesgerichtshof entschieden. Andernfalls könne er wegen Verkehrsflucht belangt werden. Es bestehe immer dann ein öffentliches Interesse an der polizeilichen Feststellung des Sachverhalts, wenn bei einem Unfall in den Rechtsbereich eines anderen unmittelbar eingegriffen werde. Wer dagegen mit dem eigenen Fahrzeug bei einem allein verursachten Verkehrsunfall ausschließlich selbst zu Schaden komme, könne nicht wegen Verkehrsflucht belangt werden.

Die Einfuhr von Diesel-Kraftfahrzeugen

hat die Regierung des Libanon wegen der gesundheitsschädlichen Auswirkung von deren Auspuffgasen verboten. Ausgenommen sind nur Schwerlastwagen, die für internationale Transporte benötigt werden.

Schadenregulierungsabkommen mit der DDR

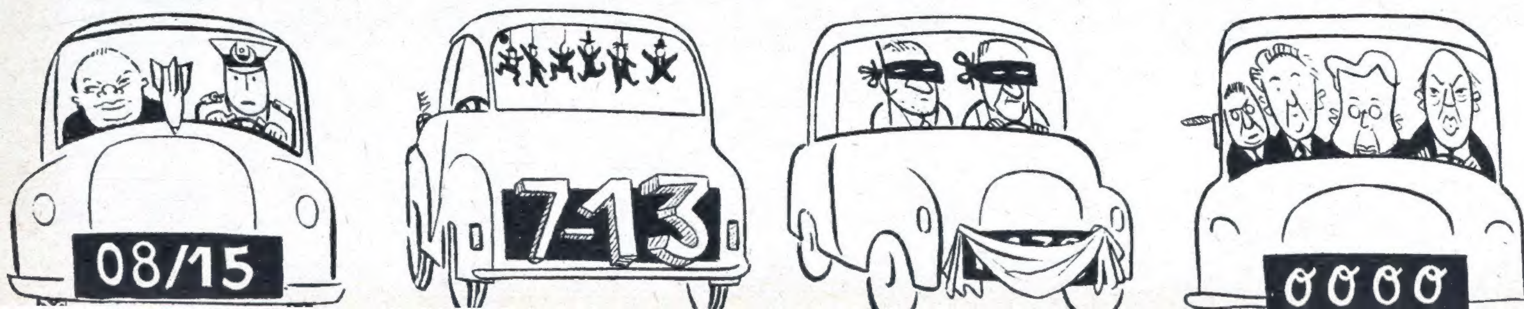
Auf Vorschlag der „Deutschen Versicherungs-Anstalt" (DVA), Hauptverwaltung: Berlin C 111 (Ministerium der Finanzen), hat der HUK-Verband e. V. in Hamburg ein Schadenregulierungsabkommen mit dieser für das Währungsgebiet der DM-Ost als alleinige für die gesamte Kfz.-Haftpflichtversicherung zuständige Staatsanstalt mit Wirkung vom 1. August 1956 abgeschlossen. Das Abkommen sichert eine wechselseitige Bearbeitung und Erledigung von Kfz.-Haftpflichtschäden zu. Sofern Haftpflichtschäden von Kfz. aller Art mit westdeutschen polizeilichen Kennzeichen im Währungsgebiet der DM-Ost angerichtet werden, übernimmt die DVA die Bearbeitung und Erledigung der Schäden nach Maßgabe der in ihrem Währungsgebiet geltenden Gesetze und Vorschriften. Wenn Haftpflichtschäden von Kraftfahrzeugen aus der DDR in der Bundesrepublik angerichtet werden, überträgt der HUK-Verband die Bearbeitung und Bezahlung solcher Haftpflichtschäden demjenigen seiner Mitglieder, dessen Hauptsitz dem Unfallort am nächsten gelegen ist. Die beiderseitig zu gewährenden Entschädigungen werden zwischen der DVA und dem HUK-Verband ausgeglichen, wobei 1 DM-Ost = 1 DM-West gilt. Durch das Abkommen wird vermieden, daß etwa infolge der seit 1. Januar 1956 im Währungsgebiet DM-Ost in Kraft getretenen Neuregelung der Kfz.-Haftpflichtversicherung an den Übergangsstellen zusätzliche kurzfristige Haftpflichtversicherungen abgeschlossen werden müssen. Im übrigen wird durch das Abkommen im beiderseitigen Interesse eine schnelle Bearbeitung und Bezahlung aller Kfz.-Haftpflichtschäden sichergestellt werden. Das Abkommen ist auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Verkehrsunfälle in USA

1 149 414 Menschen sind in den USA seit 1900 bei Verkehrsunfällen umgekommen, das sind rund 20 900 Verkehrstote pro Jahr, während in den 8 Kriegen, welche die USA in den 180 Jahren seit ihrer Gründung (1775) geführt haben, insgesamt 1 130 393 Amerikaner gefallen sind. Über 39 Millionen sind seit 1900 im Straßenverkehr der USA verletzt worden, in den 8 Kriegen seit 1775 wurden 1 276 520 Amerikaner verwundet. Allein 1955 sind etwa 1 350 000 Amerikaner im Straßenverkehr verunglückt.

Die neuen Nummern an den Dienstwagen Bonner Prominenter

(Aus der „Neuen Ruhrzeitung", Essen)



Menschen auf Pneus

DAS müssen Sie sich so vorstellen: in jeden Personenwagen, der in den USA zur Zeit zum Verkehr zugelassen ist, steigen drei amerikanische Bürger ein — und kein Erwachsener, kein Kind steht mehr auf der Straße! Die 51 Millionen Personenwagen der USA können das amerikanische Volk gleichzeitig transportieren, und es bleibt noch genug Platz für Gepäck, Hunde, Katzen und Kanarienvögel.

Probieren wir einmal etwas ähnliches bei uns in der Bundesrepublik. Packen wir in jeden unserer 1,6 Millionen Personenwagen, nicht nur drei, sondern vier Personen hinein, dann bleibt einmal weniger Raum fürs Gepäck übrig und zum anderen steht um jeden Wagen eine Traube von 24 Menschen herum — Menschen, die nicht mehr hineingehen. Das sind zusammengerechnet rund 42 Millionen unseres 50-Millionen-Volkes, die draußen stehenbleiben, wenn alle unsere Personenwagen mit vier Passagieren besetzt abfahren.

So sieht das also aus, wenn wir uns die nüchternen statistischen Daten illustriert vorstellen, die da besagen, daß in den USA 3,1 Personen pro Personenwagen wohnen, bei uns jedoch 27,7 Menschen pro Pkw.

Bereits in der Steinzeit des Automobilismus, im Jahre 1913, fuhr in den Vereinigten Staaten eine Million Personenwagen herum. Da wurden Automobile bei uns noch gar nicht gezählt. Und als die Statistiker im Jahre 1921 bei uns damit anfingen, kamen sie auf 60 000 Wagen. Zu diesem Zeitpunkt waren es in den USA bereits 9 Millionen! Imponierende Zahlen, meinen Sie? Wir haben es hier jedoch nicht nur mit imponierenden Zahlen zu tun, sondern mit der Tatsache, daß bereits Anfang der zwanziger Jahre das Automobil begann, die amerikanische Sozialstruktur zu verändern und endgültig zu prägen. K. H. Flecken vom Rheinisch-Westfälischen Institut für Wirtschaftsforschung in Essen schreibt dazu in einer Zusammenstellung „Die Motorisierung durch Personenwagen in den Vereinigten Staaten und in Westdeutschland"*) folgendes: „Die amerikanischen Städte fingen — unter dem Einfluß des Automobils — an, in die Breite zu wachsen. Der Großstädter brauchte, wenn er einen Kraftwagen erwarb, nicht mehr in der Nähe seiner Arbeitsstätte (oder einer öffentlichen Verkehrlinie) zu wohnen. Er konnte der Enge der Städte entfliehen und sich in ihrer näheren oder weiteren Umgebung auf eigenem Grund und Boden niederlassen. Damit begannen Arbeitersiedlungen, die bisher zur Umgebung von Industriewerken gehört hatten, zu verschwinden. Weit besser als zuvor konnten Fabrik- und Wohnbezirke getrennt voneinander existieren; der Zwang, Fabriken (um der Arbeitskräfte willen) in unmittelbarer Nähe von Städten zu errichten, entfiel ... Unabhängig von den ‚alten' Verkehrswegen und -mitteln entstanden Tausende von Ortschaften und im Vorgebiet der Städte zahlreiche neue Wohnsiedlungen, deren einzige Verbindung mit der Außenwelt die Straße ist."

Damit wird verständlich, warum die Straße im Denken der amerikanischen Bürger und ihrer Repräsentanten eine ganz andere Rolle spielt als bei uns. Niemand hat den Amerikanern ihre Straßen geschenkt. Im Jahre 1920 waren neun Zehntel ihrer Straßen unbefestigt und wurden bei kräftigen Regenfällen zu morastigen Rinnsalen. Die schon erwähnte Abhandlung des Essener Instituts gibt Auskunft darüber, wie es zu den amerikanischen Straßen von heute gekommen ist: „Die Finanzierung ist in großen Zügen seit langem so geregelt, daß die Mittel für den Bau und die Unterhaltung der Staatsstraßen — in Gestalt verschiedener Steuern — von den Kraftfahrern selbst, die Mittel für lokale und städtische Straßen im wesentlichen von den Grundbesitzern aufgebracht werden. Dabei ist als ein Kennzeichen der Automobilfreudigkeit der Amerikaner zu vermerken, daß 25 von den 48 Bundesstaaten in ihre Verfassungen Bestimmungen aufgenommen haben, die eine Verwendung der vom Kraftfahrer erhobenen staatlichen Sondersteuern für andere als Straßenbau- und -unterhaltungszwecke verfassungsrechtlich ausschließen!" Drum!

Auch in den USA hat in den letzten Jahren der Straßenbau nicht mit der Motorisierung Schritt halten können. Aber für das kommende Jahrzehnt ist nicht nur einiges *geplant*, sondern ein 51-Milliarden-Dollar-Straßenbauprogramm *gesichert*. Bei uns dagegen ist so gut wie nichts sicher: wer da glaubte, das im letzten Jahr verabschiedete Verkehrsfinanzgesetz würde ausreichen, das von Bundesverkehrsminister Seebohm vorgeschlagene 10-Jahres-Programm in die Praxis umzusetzen, hat sich geirrt. Anstelle besserer, breiterer Straßen werden den motorisierten Bürgern sicher neue fiskalische Lasten beschert werden.

In der Bundesrepublik leben auf einem Quadratkilometer mehr als neunmal soviel Menschen wie in den USA (Bundesrepublik 205,4 Personen pro qkm; USA 21,4 Personen pro qkm). Ein dichter besiedeltes Land braucht ein dichteres Straßennetz. Dichter bedeutet nicht „länger", denn die großen Entfernungen in den USA bedingen verständlicherweise längere Straßen. Nein, dichter heißt ganz einfach: Straßen pro Quadratkilometer. Und beim Vergleich zwischen der Bundesrepublik und den USA stellt sich heraus, daß unser Straßennetz nur anderthalbmal so dicht ist. Auf einen Quadratkilometer US-Boden kommen 0,7 Straßenkilometer, auf einen bundesdeutschen Quadratkilometer 1,02 Straßenkilometer.

Setzen wir die Zahlen, die bisher erwähnt wurden, in eine Tabelle, dann haben wir eine bessere Übersicht:

	Bundesrepublik	Vereinigte Staaten
Gebietsfläche in 1000 qkm	245	7 825
Bevölkerung:		
a) in 1000 Personen	50 318	166 512
b) Personen je qkm	205,4	21,3
Straßennetz:		
a) Länge in 1000 km	250	5 500
b) km je qkm Fläche	1,02	0,70
Personenwagen:		
a) Personen pro Pkw	27,7	3,1
b) Pkw pro 1000 Personen	36,1	306,0

Da steht nun noch eine andere interessante Zahl in dem Essener Bericht, nämlich die Zahl der Personenwagen pro km Straßenlänge. Auf einen Straßenkilometer kommen in den USA 9,3 Personenwagen, bei uns nur 7,3 Personenwagen. Also ist es bei uns gar nicht so schlimm: wir brauchen gar keine zusätzlichen Straßen ...

Ganz falsch —, und zwar aus zwei Gründen!

Grund 1: „Die durchschnittliche jährliche Fahrleistung des Pkw liegt in Westdeutschland zur Zeit schätzungsweise zwischen 25 000 und 28 000 km und übertrifft damit bei weitem die Inanspruchnahme der Pkw in den Vereinigten Staaten, die in den letzten Jahren mit ziemlicher Konstanz Entfernungen von durchschnittlich etwa 15 000 km je Fahrzeug und Jahr zurücklegten."

Grund 2: „Nun nehmen aber die übrigen Straßenfahrzeuge in Westdeutschland im Verhältnis mehr Straßenraum für sich in Anspruch als in den Vereinigten Staaten. An erster Stelle sind es die Lastkraftwagen, die das westdeutsche Straßennetz relativ stärker belasten. Einmal ist der Lkw-Bestand — im Verhältnis zum Bestand an Pkw — größer (auf 3 Pkw kommt in Westdeutschland 1 Lkw, in den Vereinigten Staaten beträgt das Verhältnis 5:1). Sodann entfallen in der Bundesrepublik rund 38 v. H. der Lkw auf die Nutzlastklassen von 2 t und darüber, während in den Vereinigten Staaten nur etwa 15 v. H. der Lkw dieser schwereren Fahrzeugkategorie angehören ... Noch wichtiger ist, daß in Westdeutschland die durchschnittliche jährliche Fahrleistung auch bei den Lastkraftwagen erheblich höher liegt. In den Vereinigten Staaten bewegte sich die kilometrische Leistung der Lkw in den letzten Jahren zwischen 17 000 und 18 000 km im Durchschnitt je Fahrzeug; in der Bundesrepublik dürfte sie gegenwärtig schätzungsweise 30 000 km betragen."

Und auch dies gehört noch zur Begründung, warum die westdeutschen Straßen — Kilometer für Kilometer — stärker strapaziert werden als die Straßen der USA: „Darüber hinaus werden die westdeutschen Straßen von Fahrzeugen in Anspruch genommen, die im amerikanischen Straßenverkehr nur eine geringe Rolle spielen. Insbesondere sind hier die Krafträder zu nennen, die in Westdeutschland mit der sechsfachen Anzahl vertreten sind, ferner 1,5 bis 2 Mill. Mopeds und ungezählte Fahrräder. Nicht zu vergessen ist schließlich im Hinblick auf die Verkehrsengpässe in den Städten, daß der Straßenbahnverkehr in der Bundesrepublik nicht nur relativ, sondern sogar dem absoluten Verkehrsvolumen nach größer ist als in den Vereinigten Staaten."

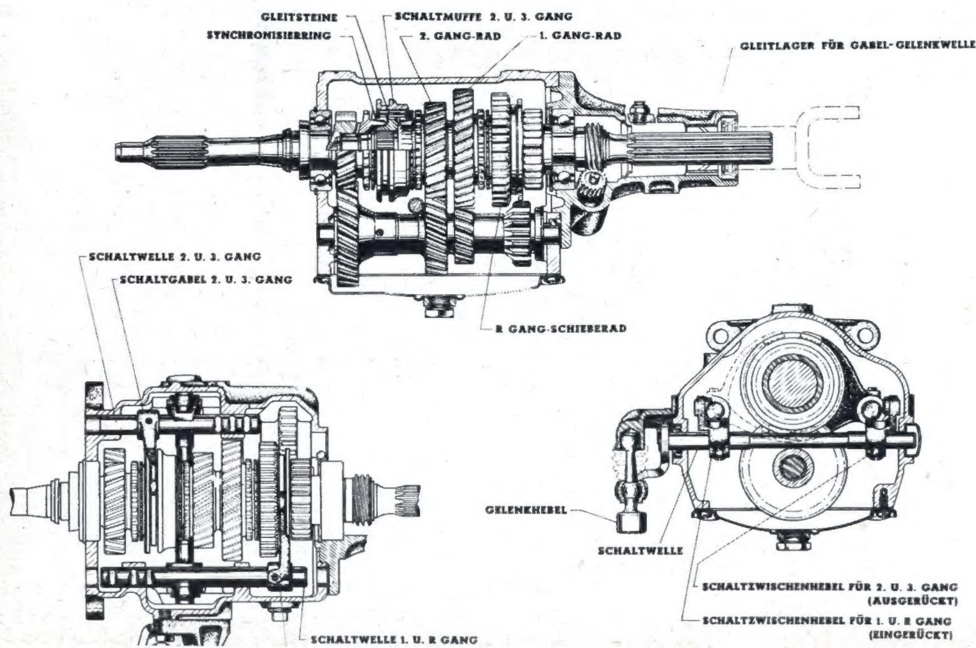
Gewiß, es ist unerfreulich, das zu lesen. Aber wir sind dankbar dafür, daß die Zusammenstellung des Essener Instituts zum erstenmal einen umfassenden Vergleich gestattet. Bislang mußten die entsprechenden Zahlen aus vielen statistischen Unterlagen zusammengesucht werden, und viele Quellen waren selbst interessierten Suchern nicht zugänglich. So wußte zum Beispiel jeder von uns, daß der amerikanische Eigentümer eines Personenwagens weniger Steuern zu zahlen hat als sein deutscher Kollege. Aber wieviel weniger? Hier ist's umgerechnet auf DM: einer Kraftfahrzeugsteuer von DM 63.— pro Jahr (für den US-Durchschnittswagen) stehen DM 216.— gegenüber, die der Eigentümer eines 1,5 Liter-Wagens bei uns zu zahlen hat. Fährt der westdeutsche Bürger einen 2,5 Liter-Wagen, zahlt er DM 360.— im Jahr und ein 3,2 Liter-Wagen wirft für unseren Staat DM 461.— ab. Ferner: wenn ein Amerikaner sich einen Liter Benzin kauft, zahlt er 10—11 Pfennige an den Staat (da sind bereits die Beträge für das neue, oben erwähnte Straßenbauprogramm enthalten); wenn wir unseren Liter Benzin bezahlen, erhält der Staat rund 32 Pfennig (nur ist es nicht sicher, ob wir für diese Beträge auch ein wirklich zeitgemäßes Straßennetz erhalten).

Zusammenfassendes Urteil: die Arbeit des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung ist eine hervorragende Urlaubslektüre für Bundestags-Abgeordnete, Landtags-Abgeordnete und Minister. *K. K.*

*) Mitteilungen des Rheinisch-Westfälischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Essen, Heft 8, August 1956, DM 2.50.

Probefahrt mit Opel-Rekord 1957

OB es nur eine Marotte oder ob es eine echte verkaufspolitische Notwendigkeit ist, daß Opel ganz nach amerikanischer Manier alljährlich im Herbst einen Modellwechsel durchführt, können wir nicht beurteilen und im übrigen auch nicht ändern. Es bleibt uns wie dem interessierten Publikum nur übrig, sich mit diesem Ereignis abzufinden, und man kann es insofern mit einem gewissen Gleichmut hinnehmen, weil erfahrungsgemäß — in gleicher Weise erstaunlich wie erfreulich — der Marktwert gebrauchter Opel-Rekord-Wagen vorhergehender Jahrgänge dadurch nahezu unbeeinflußt bleibt. Im wesentlichen sind diese Modellwechsel fast immer durch mehr oder weniger gravierende Retuschen an der Karosserielinie gekennzeichnet, denen gegenüber technische Verbesserungen meistens nur zweitrangige Bedeutung haben. Nun konnte man sich gelegentlich des Eindrucks nicht erwehren, daß besonders manche rein formalen Karosserieänderungen beim Opel-Rekord nur um ihrer selbst willen durchgeführt wurden, ohne daß damit ein wirklicher Fortschritt hätte erkannt werden können. Dieses Mal aber wird man zugeben müssen, daß der Rekord 1957 im Vergleich zu seinen Vorgängern tatsächlich an gutem Aussehen noch gewann.



Sowohl die Vorderpartie als auch das Heck wurden dem Kapitän weiter angeglichen, wobei insbesondere das Gesicht beim kleineren Modell netter, ausgeglichener und eleganter wirkt. Der ganze Wagen sieht gestreckter aus, wiewohl er gegenüber dem 56er-Rekord nur 2½ cm länger und infolge des etwas flacheren Daches 2 cm niedriger ist. Über die Scheinwerfer vorgezogen wurden die fast geradlinig verlaufenden Vorderkotflügel, deren nach rückwärts (ähnlich wie bei verschiedenen amerikanischen GM-Modellen) kurvenförmig auslaufender Radausschnitt die flüssige Linie des Wagens zusätzlich betont. Die hinteren Kotflügel entwickeln sich nun auch hier langsam zu Fischschwänzen, einem modischen Stilelement von durchaus praktischem Wert. Merklich abgeflacht wurde die Motorhaube, was sowohl dem hübscheren Aussehen des Wagens als auch der besseren Sicht für den Fahrer zugute kommt. Ebenso hat man den Kofferdeckel etwas tiefergezogen und einen anderen, mit der Num-

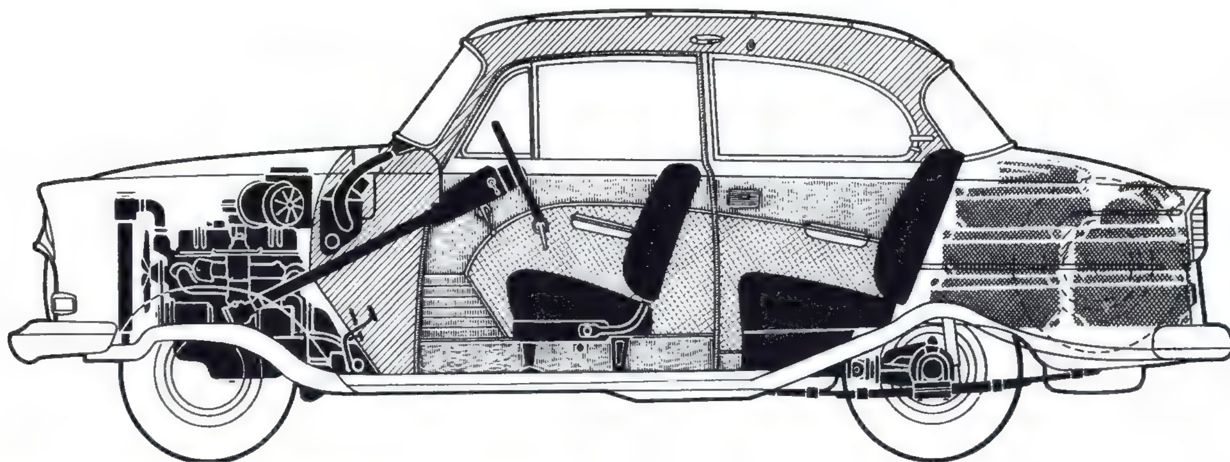
mernschildbeleuchtung kombinierten Handgriff daran angebracht. Letzteres sieht zwar gewiß nicht besser aus als zuvor, war aber Seebohms Riesen-Nummerntafeln zuliebe notwendig. Als eine seit Jahren gewünschte Verbesserung findet man nunmehr das Reserverad rechts seitlich stehend im Kofferraum angeordnet, wodurch dieser selbst ungefähr 10 Prozent an Ausnutzbarkeit gewonnen hat. Dies bedeutet umso mehr, als schon bisher der Opel-Rekord einen so großen und vor allem so vorbildlich glattflächigen, mit einer Gummifilzmatte belegten Kofferraum besaß wie kaum ein anderer Wagen seiner Größe. Auch die Zugänglichkeit ist nach wie vor tadellos und wir können uns dem gelegentlich geäußerten Wunsch nicht anschließen, daß der Deckel möglichst bis zum Boden des Gepäckraums bzw. bis zur Stoßstange herabgezogen werden sollte. Für die Einbringung sehr schweren Gepäcks wäre dies wohl wirklich zweckmäßig, für den Normalgebrauch aber ist uns die jetzige Ausführung bedeutend lieber.

Am Motor seien, wie das Werk angibt, einige Verbesserungen vorgenommen worden, die jedoch weder sichtbar sind noch in den technischen Daten einen Niederschlag finden. Man habe bewußt danach gestrebt, die Qualität des Motors und nicht seine Leistung zu steigern. Ob und inwieweit diese Formulierungen belanglose Werbefloskeln darstellen, wissen wir nicht, die Argumentation aber ist auf jeden Fall nur vernünftig. Allerdings hätten wir es gern gesehen, wenn im Zuge des jüngsten Modellwechsels auch etwas für die erhöhte innere Sicherheit des Rekord getan worden wäre, was leider in keiner Weise geschah, obwohl es die großen Einführungsinserate in den Tageszeitungen („Vieles mehr für die innere und äußere Sicherheit") behaupten.

Die bei weitem wichtigste Verbesserung am Rekord 1957 ist neben den formalen Änderungen das nunmehr bis zum I. Gang herunter voll synchronisierte Getriebe. Gewiß, wir kamen auch ohne synchronisierten I. Gang mit dem Rekord stets tadellos zurecht und die meisten anderen Leute auch, schon dank des so sehr elastischen Motors, der auch im II. Gang fast bis zum Stillstand herunterzugehen erlaubt, aber solche, die sich mit dem einfachsten Auto im Leben nicht zurechtfinden, gibt es eben auch. Für alle aber bedeutet das vollsynchronisierte Getriebe zweifellos eine weitere Bedienungserleichterung und erhöhten Fahrkomfort.

Wir haben uns gleich einen der ersten Wagen aus der neuen Serie zu einer Probefahrt gegriffen, die uns einen ausgesprochen zufriedenstellenden Eindruck vermittelte. Drei Dinge fielen uns dabei besonders auf: Die Schaltung war bei diesem völlig neuen Wagen naturgemäß noch etwas schwergängig, erfahrungsgemäß ändert sich das aber nach verhältnismäßig kurzer Benützungsdauer. Wir sahen jedenfalls, daß die Sperrsynchronisierung beim Zurückschalten vom II. in den I. Gang ebenso tadellos funktioniert, wie man es bei diesem Wagen zwischen den beiden oberen Gängen schon von jeher gewohnt war. Außerdem halten wir es für sicher, daß auch geübtere Fahrer hier fortan vom I. Gang mehr Gebrauch machen werden als bisher, wo es aus purer Faulheit und Bequemlichkeit doch häufig vermieden wurde. Als Punkt zwei bemerkten wir, daß die Sicht nach vorn durch die flachere Motorhaube tatsächlich verbessert worden ist. Den verkürzten Sichtwinkel auf die Straße vor sich empfindet der Fahrer ebenso angenehm wie die nunmehr stark hervortretenden Konturen der beiden vorderen Kotflügel und die jetzt in die Motorhaube eingeprägte Mittellinie. Als drittes schließlich kam es uns so vor, als seien die Sitzpolster straffer, bequemer und körpergerechter geworden. Ansonsten aber haben wir nicht mehr und nicht weniger festgestellt, als daß der Opel-Rekord eben jenes grundsolide und anständige Auto geblieben ist, als das wir ihn seit Jahren ganz besonders schätzen.

Werner Oswald







Unser Test:

NASH-METROPOLITAN 1500

Noch keine zehn Minuten war der Metropolitan-Testwagen in unserem Besitz und schon hatte er seinen Namen: Kanarienvogel. Das paßte glänzend zu ihm, denn knallgelb mit weißem Bauch und weißem Dach war das nette Wägelchen lackiert. Wohl haben uns an ihm einige Dinge nicht besonders gefallen, dennoch empfanden wir dafür sofort herzliche Sympathie, und dabei ist es geblieben.

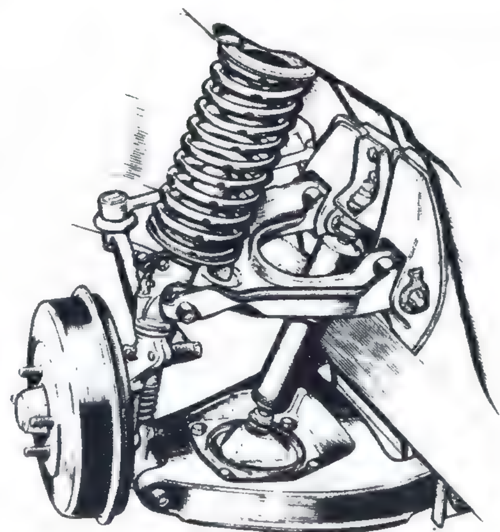
Aber bevor wir hiervon erzählen, möchten wir ein wenig von der recht ungewöhnlichen Entstehung und Geschichte dieses Fahrzeugs plaudern. Anfang Januar 1950 überraschte Nash die amerikanische Öffentlichkeit mit dem Kleinwagen-Prototyp NXI, an dem in aller Heimlichkeit seit Jahren gearbeitet worden war. Er wurde in New York und dann in anderen Großstädten vorgeführt, um mittels einer Viertelmillion Fragebogen festzustellen, ob und wie er dem Publikum gefällt. Als zweisitziges Cabriolet sah er im wesentlichen schon genau so aus wie der heutige Metropolitan. Welcher Motor verwendet werden sollte, wußte man allerdings noch nicht; der des Fiat 500 C, des Fiat 1100 und des englischen 1,3 Liter-Triumph stand zunächst zur Debatte. Auf jeden Fall aber war bereits damals geplant, den Motor und möglicherweise auch das Fahrwerk aus Europa zu beziehen. Auf diese Weise wollte man das große Risiko verringern, das der Bau und die Einführung eines Kleinwagens in Amerika bedeutet und woran bisher noch alle Firmen, die es versucht hatten, zugrunde gegangen waren. Die sehr lebhafte Zustimmung, die das Projekt von Nash bei den Amerikanern fand, ermutigte dazu, die Serienproduktion des inzwischen nicht mehr NXI, sondern NKI genannten Wagens in die Wege zu leiten. Indes nahmen die Vorbereitungen hierzu noch Jahre in Anspruch, zumal der Entschluß heranreifte, immer mehr und schließlich sogar das komplette Fahrzeug bei Austin in England bauen zu lassen. Mit einer derartigen internationalen Konstruktionsmethode hatte man bereits beim Nash-Healey-Sportwagen gute Erfahrungen gemacht, und Nash war ja auch die erste amerikanische Automobilfabrik gewesen, die sich mit Pinin Farina der Mitarbeit eines italienischen Karosseriegestalters bediente. Im März 1954 wurden die ersten serienmäßigen Metropolitan verkauft und zwar als Cabriolet oder als Coupé mit dem 1,2 Liter-Motor des Austin A 40 und ausschließlich an Amerikaner lieferbar, wobei er im Preis ungefähr den billigsten Modellen von Chevrolet und Ford entsprach. Seit März dieses Jahres nun gibt es den Metropolitan 1500 mit dem 1,5 Liter-BMC-Motor, wie er außerdem im Austin A 50, Morris-Oxford, MG und Wolseley eingebaut ist. An der Karosserie erfuhr das jetzige Modell ebenfalls einige Änderungen, und sein Verkauf wurde nunmehr auch außerhalb des Dollarmarktes freigegeben. Er erfolgt über die Händler der Marken Nash, Austin und Hudson, letztere deshalb, weil sich Nash und Hudson bekanntlich vor einigen Jahren zur American Motors Corporation zusammengeschlossen haben.

Der Metropolitan ist dem anspruchsvollen amerikanischen Publikum viel geschickter offeriert worden als frühere Kleinwagen. Man verzichtete darauf, tatsächliche oder behauptete wirtschaftliche Vorzüge in der Werbung besonders hervorzuheben, um ihn nicht erst in den Geruch eines billigen Arme-Leute-Autos zu bringen. Es wurde vielmehr betont, er sei als zweiter Wagen für die Familie gedacht und wäre vor allem — daher auch sein Name — als Großstadtfahrzeug geeignet, weil er so klein („kompakt") und handlich ist. Außerdem sähe er nett aus, wäre komfortabel ausgestattet, würde gut beschleunigen und bremsen. Und die Wirtschaftlichkeit? Ach ja, die erhalte man gewissermaßen als zusätzliches Plus. Wo man, wie bei uns, in bescheideneren Dimensionen denkt als in Amerika, lächelt man vielleicht über die Notwendigkeit solcher Argumentation, denn hier liegt ein Wagen wie der Metropolitan ohnehin schon nicht mehr unter, sondern über dem Durchschnitt. Bei uns kommt er als etwas extravaganter Zweisitzer hauptsäch-



Das Armaturenbrett des Metropolitan ist beherrscht von dem gut angeordneten, großen Tachometer.

Fotos: Studio Schwaben (4)



Typisch Nash ist die Anordnung der vorderen Schraubenfeder über dem Achsdeckel bzw. dem oberen Dreieckslenker.
Zeichnung: THE MOTOR, London

lich für Liebhaber in Betracht. Er wendet sich ungefähr an die gleichen Interessenten wie der Karmann-Ghia, mit dem er auch preislich unmittelbar konkurriert.

Wiewohl die Konstruktion des Metropolitan nicht mehr gerade jüngsten Datums ist, war sie doch von Anfang an originell genug, um auch heute noch Beachtung zu finden. Wir sprachen bereits davon, welche Zuneigung für den Testwagen wir empfanden und wurden darin bestärkt, weil ausnahmslos alle die vielen Leute, die überall seinetwegen stehenblieben, hell vom Anblick unseres „Kanarienvogels" begeistert waren. Nur die auffallende Farbe mache dies aus, meinte gleich einer jener skeptischen Besserwisser. Und er täuschte sich, liebe Leser, denn malt irgendein Trautchen-Auto so gelb an, wie ihr nur wollt, man wird es äußerst häßlich finden. Denn nur eine hübsche Frau kann gewagte Kleider und nur ein hübsches Auto gewagte Farben tragen!

Die Linienführung der in selbsttragender Bauart hergestellten Karosserie läßt an vielen Stilmomenten noch den damaligen Einfluß Farinas erkennen. Dabei muß man wissen, daß die Form des Wagens dadurch mitbedingt war, daß der rationelleren Herstellung zuliebe möglichst viele Preßteile, so beispielsweise die beiden Türen, Motor- und Kofferhaube, linker Vorder- und rechter Hinterkotflügel, rechter Vorder- und linker Hinterkotflügel, übereinstimmen sollten. Die tiefliegende Motorhaube einerseits, die sehr hochgezogenen Kotflügel andererseits, die Abdeckung der Räder und vor allem die „sportlichen" Einschnitte in den Türen geben dem Wagen ein nicht alltägliches Aussehen, das jedoch, übrigens zu unserer eigenen Verwunderung, allgemein Gefallen findet.

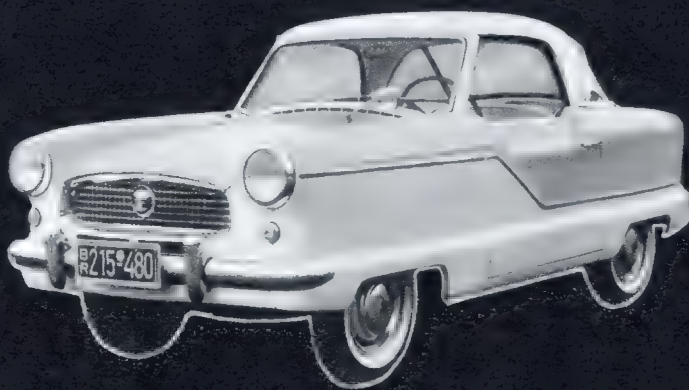
Nun wäre es freilich völlig falsch, den Metropolitan als Sportwagen betrachten zu wollen. Das ist er nämlich genau so wenig, ja eher noch weniger als der Karmann-Ghia. Daß letzterer ein VW im Sonntagskleid ist, weiß jedermann. Wie aber könnte man vergleichsweise den Metropolitan charakterisieren? Nun, wir möchten, um einen ungefähren Begriff zu geben, die vielleicht etwas gewagte Behauptung aufstellen, der Metropolitan könnte ein zweisitziger Opel sein. In der Tat ist er diesem in vielen Dingen ähnlich: der bewährte, zuverlässige 1,5 Liter-Vierzylindermotor, das Dreiganggetriebe, ungefähr gleiche Fahrleistungen und ähnliche Fahreigenschaften.

Zwei Dinge sind eine gewisse Bestätigung dafür, daß der Metropolitan tatsächlich ganz bewußt als Großstadtfahrzeug ausgelegt wurde. Da ist einmal die für unsere Begriffe und zumal für einen Wagen dieser Größe völlig ungewohnte Weichheit der Federung. Es braucht schon einige Zeit, bis man sich hieran gewöhnt hat, um dann freilich zu erkennen, daß die Fahreigenschaften durchschnittlichen Ansprüchen zu genügen vermögen. Jedenfalls aber zeigen hier sowohl der Karmann-Ghia als auch der Opel-Rekord eine deutliche Überlegenheit. Zum andern fällt auf, daß die Antriebsuntersetzungen offenbar weniger für hohe Geschwindigkeiten, als vor allem für eine gute Beschleunigung und möglichst schaltfreies Fahren gedacht sind. Der Metropolitan ist in der Höchstgeschwindigkeit leicht und in der Beschleunigung beträchtlich dem Karmann-Ghia voraus, im letzten Punkt übertrifft er auch den Rekord etwas, er hat von allen dreien auch das günstigste Leistungsgewicht. Dennoch erscheint schnelles Fahren mit dem Metropolitan nicht sehr angenehm, da es mit verhältnismäßig hohen Drehzahlen des keineswegs kurzhubigen Motors sowie mit ansehnlichen Geräuschen verschiedener Art verbunden ist. Viel wichtiger dünkte uns demgegenüber, wie lebendig und wie handlich sich der Wagen fahren läßt, wenn man nicht unbedingt die mögliche Spitze ausnutzen will. Dank seines raschen Abzugs laufen ihm in der Stadt auch viel stärkere Wagen kaum davon.

Dabei lenkt er sich lässig und gemütlich. Wird gar das linke Fenster voll abgekurbelt, dann kann der Arm ausgesprochen bequem im Türausschnitt liegen, ohne daß man dadurch in der Bedienung des günstig liegenden Lenkrades behindert wäre.

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

NASH-METROPOLITAN 1500



MOTOR

4 Zylinder, Bohrung × Hub 73 × 88,9 mm, Hubraum 1489 ccm, Verdichtung 1:7,2, Leistung 52 HP (~47 PS) bei 4500 U/min, max. Drehmoment 9,6 mkg bei 2100 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle (Kettenantrieb), 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 7,6 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4 Liter), Nebenstrom-Ölfilter, 1 Fallstromvergaser Zenith 30 VIG 10, mechanische Benzinpumpe, 40 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 Volt 51 Amp.st. (unter rückwärtigem Notsitz), Kolbengeschwindigkeit bei Maximaldrehzahl (4800 U/min) 14,2 m/s, bei 100 km/st (4000 U/min) 11,9 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung (hydraulisch betätigt), Dreiganggetriebe, II. und III. Gang synchronisiert, Schalthebel am Armaturenbrett unter Lenkrad, Untersetzungen: I. 2,84, II. 1,49, III. 1,0, Rückwärts 3,38, Hinterachse 4,22 (9/38), Ölinhalt Getriebe 2,6 Liter, Hypoid-Hinterachse 1 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Starrachse mit Halbfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, Reifen 5,20–13 schlauchlos, Schneckenlenkung, hydraulische Bremsen (vorn Duplex), Bremsfläche 497 cm², mechanische Handbremse auf Hinterräder.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2159 mm, Spur 1151/1138 mm, Bodenfreiheit 162 mm, Außenmaße 3790×1562×1381 mm, Wendekreis 11,3 m, Wagengewicht vollgetankt 890 kg, zul. Gesamtgewicht 1160 kg.

Höchstgeschwindigkeit

I. Gang	40 km/st
II. Gang	80 km/st
III. Gang	120 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	8 sec
0 bis 80 km/st	12 sec
0 bis 100 km/st	20 sec
0 bis 120 km/st	42 sec

Leistungsgewicht

fahrfertig	~19,0 kg/PS
voll belastet	~24,6 kg/PS

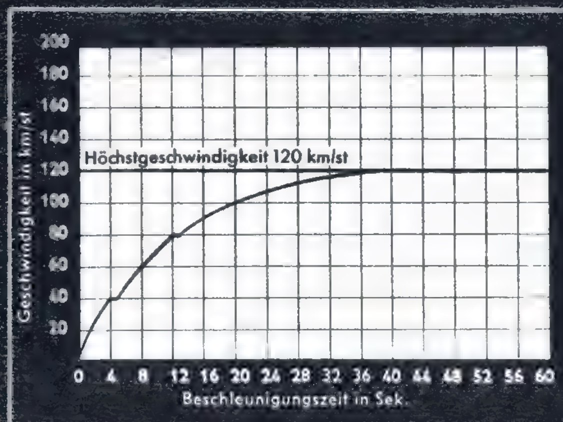
Verbrauch

bei 60 km/st	7,7 Liter/100 km
bei 80 km/st	8,6 Liter/100 km
bei 100 km/st	10,3 Liter/100 km
bei 120 km/st	13,0 Liter/100 km
Testverbrauch	10,2 Liter/100 km

PREISE

(verzollt ab Düsseldorf)

Coupé 2/2sitzig	DM 7310.—
Cabriolet 2/2sitzig	DM 7460.—
Aufpreis für Heizung	DM 120.—
Aufpreis für Radio	DM 220.—
Aufpreis für Weißwandreifen	DM 80.—



Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr . DM 216.—

Mindeshaftpflichtversicherung im Jahr. . . . DM 290.— +5%

Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr. . . . DM 306.— +5%

Importeur

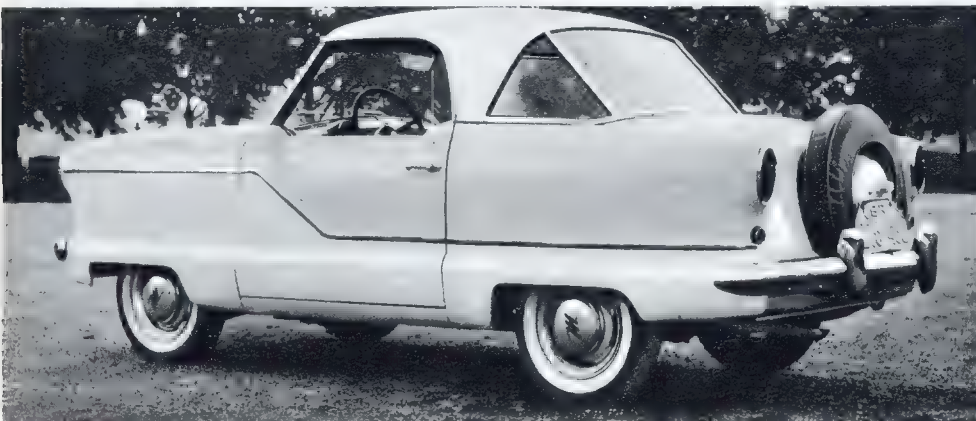
A. Brüggemann & Co. GmbH., Düsseldorf, Kruppstr. 49



Nash-Prototyp NXI 1950



1,2 Liter Nash-Metropolitan 1954/55



Nash-Metropolitan 1500

Auch in dieser Beziehung ist der Metropolitan so recht für den vergnüglichen Stadtbummel geeignet. Die Lenkung selbst wurde erfreulicherweise nicht so sehr indirekt gemacht, wie dies die Amerikaner großenteils trotz Power-Steering immer noch pflegen, nur 2²/₃mal dreht man das Lenkrad (430 mm ∅) von Anschlag zu Anschlag, und es geht dennoch ziemlich leicht. Der Wendekreis freilich dürfte, zumal bei so kurzem Radstand, schon kleiner sein.

Drei Vorwärtsgänge, wie er sie hat, genügen völlig, sofern man nicht sein halbes Autodasein in den Bergen verbringt. Die Schaltung am Armaturenbrett, sehr präzis funktionierend, ist keine Lenkradschaltung, wird aber praktisch genau wie eine solche bedient. Wir fanden sie angenehm, das Schalten machte Spaß, wiewohl es keineswegs besonders häufig wirklich notwendig war. Der I. Gang hat keine Synchronisierung, was jedoch kaum stört, denn mit ein wenig Zwischengas läßt er sich tadellos einlegen. Der Stockhebel für die Handbremse befindet sich an der linken Karosseriewand im Fußraum.

Das aus Kunststoff bestehende Armaturenbrett entspricht weder der allerjüngsten Mode noch den Geboten der inneren Sicherheit, es gefiel uns trotzdem gut, weil es so wohnlich und behaglich aussieht. Leider ist jedoch der Handschuhkasten offen und viel zu klein. Genau vor dem Fahrer, bestens im Blickfeld gelegen, befindet sich als einziges Instrument der große, klar beschriftete, jedoch bis zu 10 Prozent voreilende Tachometer mit Kilometerzähler und Tankanzeige. Eine Zeituhr fehlt, ebenso umfaßt die Serienausstattung kein Fernthermometer, dessen nachträglicher Einbau sich unbedingt empfiehlt. Etwas ungünstig hinter dem Schalthebel ist der Anlasserknopf placiert, er muß herausgezogen werden, was wir nicht sonderlich schätzen. Die Abschaltung der Blinker erfolgt automatisch, dagegen kehren die Scheibenwischer nicht selbst in die Endstellung zurück. Das viel zu dunkle Kontrollämpchen für die Blinker bleibt praktisch nutzlos. Automatischer Zigarrenanzünder sowie ein ordentlicher Aschenbecher sind vorhanden, Türtaschen, Armlehnen und Ziehgriffe zum Schließen der Türen wurden vermißt. Ausgezeichnet gefiel uns das laustarke und doch harmonisch klingende Horn. Im Preis billig, beim Testwagen aber in der Leistung nicht sonderlich überzeugend war das serienmäßig mitgelieferte, jedoch gesondert berechnete Radio englischer Herkunft. Im übrigen sollte dessen Antenne besser auf der linken Seite angeordnet werden.

Trotz der geringeren Länge und dem kürzeren Radstand bietet der Metropolitan durch seine eckige, die gegebenen Dimensionen besser ausnützende Form etwa gleich viel Platz wie der Karmann-Ghia. Zwei Personen samt massenhaft Gepäck sind in beiden gut unterzubringen. Der Notsitz ist auch beim Metropolitan mehr oder weniger nur ein Behelf, um kurzfristig zwei Kinder mitnehmen zu können, indes ist er beim Coupé — nicht dagegen wegen der Verdecktasche beim Cabriolet — eher brauchbar als beim Karmann. Dafür hätten dessen prächtige Sitze dem „Kanarienvogel“ gut zu Gesicht gestanden, denn seine Polsterung fanden wir schon sehr primitiv. Gefallen hat es uns wiederum, wie bequem man in ihn dank den großen Türen einsteigen kann. Allerdings ist nur die rechte Tür von außen schließbar, und von dort freilich gelangt der Fahrer nicht allzu bequem an seinen Platz, abgesehen davon, daß dies den Gummiteppich ruiniert, wovon der erst 6000 km alte Testwagen deutlich zeugte. Eine Innenbeleuchtung fehlt überhaupt, was mindestens beim Coupé schon sehr ungewöhnlich ist.

Wirklich hervorragend sind die Sichtverhältnisse. Das machen die ungewöhnlich großen Seitenfenster, die hier übrigens noch ungebogene Windschutzscheibe und die Rundverglasung der Rückwand. Nur die Fensterpfosten sind etwas breit, stören aber nicht mehr als bei den allermeisten anderen Wagen auch. Die parallellaufenden Wischer sind so geschickt angeordnet, daß tatsächlich fast die gesamte Scheibe freigehalten wird. Sonnenblenden stehen für Fahrer und Mitfahrer zur Verfügung. Außer dem verchromten Schalthebel spiegelt sich nichts in der Frontscheibe.

Eine wenig angenehme Eigenschaft hat der Metropolitan mit dem Karmann-Ghia gemeinsam: Bereits bei leicht geöffnetem Fenster entsteht ein vehementer Luftzug. Auch er müßte eben Ausstellscheiben haben. Allerdings kann man ihn im Gegensatz zu seiner lieben Konkurrenz auch bei Regenwetter ganz geschlossen fahren, ohne daß die Scheiben beschlagen. Nash legte bei allen Modellen von jeher Wert auf eine besonders sorgfältige Durchbildung der Lüftungs- und Heizanlage, und diese ist auch beim Metropolitan wirklich von außergewöhnlich guter Wirksamkeit. Zu ihr gehört ein Gebläse, und sie wird serienmäßig eingebaut, ohne jedoch im Listenpreis inbegriffen zu sein. Hingewiesen sei übrigens besonders auf den vorbildlichen Lufteintritt unter der Windschutzscheibe.

Wenn man sich das derzeitige Angebot auf dem deutschen Automobilmarkt vor Augen führt, dann besteht kein Zweifel, daß der Metropolitan nicht nur ein preiswerter, sondern vergleichsweise sogar ein billiger Wagen ist. Die Betriebskosten dürften, um einen ungefähren Maßstab zu geben, ungefähr denen des Taunus 15 M entsprechen. Bei durchschnittlicher Autobahn- oder Reisefahrt beträgt der Verbrauch um 10, im reinen Stadtverkehr bis zu etwa 13 Liter/100 km. Normalbenzin verträgt der Metropolitan, indes ist man gerade an der Grenze und es empfiehlt sich dann, Superkraftstoff zu tanken, wenn man die Motorleistung häufig voll in Anspruch nehmen will.

Insgesamt haben wir jedenfalls von dem kleinen „Kanarienvogel“ einen erfreulichen Eindruck gewonnen. Er sieht nicht nur irgendwie spassig aus, sondern es macht auch wirklich Spaß, damit spazierenzufahren. Freilich eignet er sich weniger für weite Reisen, denn er ist eben mehr ein Stadtwagen. Zudem schien er uns solid und robust genug, um auch in dieser Beziehung keine unerfreulichen Überraschungen befürchten zu lassen. Was wir an ihm auszusetzen fanden, wurde gesagt. Wir kannten diese Dinge im voraus nicht, und dennoch hat uns der „Kanarienvogel“ insgesamt viel besser gefallen, als wir dies selbst erwartet hatten. Mit ihm lernten wir ein vergnügliches, nettes Autochen kennen, wie es einem in dieser Art heute nur noch selten begegnet.

Werner Oswald

Das Eßlinger Unikum

In Eßlingen, alte Reichs- und moderne Industriestadt vor den Toren Stuttgarts und verkehrstechnisch von nicht geringer Bedeutung, gibt es etwas, was seinesgleichen sucht, ein Unikum also! Ort der Handlung ist ein länglicher Platz zwischen Bahnhof und Straßenbahn-Endschleife einerseits und der rampenartig ausgebildeten Auffahrt zur — einzigen! — Neckarbrücke andererseits. Auf diesem Platz geschieht tagtäglich folgendes:

- Just an der Ampel, die dem von der Brückenrampe herunterkommenden Verkehr „Halt" oder „Freie Fahrt" gebietet, kreuzt die Straßenbahn die Straße;
- Die Straßenbahn hat in diesem Moment aber die gleiche Signalphase wie der übrige Verkehr — also bei „Grün" ebenfalls „Grün";
- Die Phaseneinstellung der Licht-Signalanlage ist zudem so unglücklich gewählt, daß hier — wie auch an der in den Platz einmündenden Bahnhofstraße — das Licht von „Rot" bereits auf „Grün" überwechselt, wenn bei starkem Verkehr der Platz noch gar nicht frei ist;
- Letzteres hat zur Folge, daß man beim Einfahren in den Platz trotz „Grün" an der Ampel auf kreuzenden Verkehr Rücksicht nehmen muß, obwohl man selbst die Fahrtrichtung nicht ändert;
- Und die gleiche Rücksicht muß man auch auf die Straßenbahn nehmen.

Warum hier nicht alle paar Augenblicke etwas passiert, ist nur so zu erklären, daß die Ortskundigen über diese Unzulänglichkeiten Bescheid wissen und daß sich Ortsfremde angesichts des auf sie zukommenden Durcheinanders allenfalls im Schrittempo über den Platz wagen. „Durcheinander" ist aber fast zu wenig gesagt: es ist wahrhaftig Verkehrsgefährdung von Amts — oder besser noch — von Ampel wegen!

Was tut die Verkehrsbehörde? Nichts — denn die Errichtung der Lichtsignalanlage anläßlich der vor drei Jahren erfolgten Neuanlage des Bahnhofvorplatzes hat so viel Geld gekostet, daß man jetzt nicht schon wieder etwas Neues „versuchen" will. Ein rigoroser Umbau kommt tatsächlich nicht in Frage, denn im Zusammenhang mit dem geplanten Neubau einer Neckarbrücke und dem allmählichen Anlegen einer Ring-Straße um den ganzen Stadtkern, wird der Verkehr an dieser Stelle später ohnehin ganz anders gelenkt. Freilich werden noch Jahre vergehen, bis es soweit ist.



Bis dahin überläßt man es der Polizei, etwas zu tun: Den ganzen Tag über gibt sich ein Beamter redlich Mühe, Ordnung in das Tohuwabohu zu bringen. Er stoppt, weist ein, stoppt wieder, treibt an — kurzum, *er* ist es wirklich, der den Verkehr hier regelt, obwohl er nicht in der Mitte des Platzes, sondern ganz bescheiden am Ende einer Fußgängerzunge steht. *Er* ist die Seele jener Anlage, die ihn ersetzen soll, die ohne ihn aber nur ein jämmerlicher Torso ist. Das ist die zweite Erklärung dafür, warum meist alles gutgeht.

Vor Jahresfrist indessen war es passiert. Ein Lastwagen, der von der Brückenrampe heruntergekommen war, hielt an der „Halt" gebietenden Ampel, hinter ihm ein Rollermobil. Da kam die Straßenbahn entgegen, der junge Lastwagenfahrer wollte ihr Platz machen und setzte sein Fahrzeug langsam schräg rückwärts. Die Insassin des Rollermobils bekam Angst um ihr Fahrzeug, stieg aus, lief schreiend nach vorn (ohne allerdings gehört zu werden), rutschte dabei aus und wurde von einem Hinterrad des Lastwagens buchstäblich überrollt. So kam die bekannte Romanschriftstellerin Käthe Lambert-Säile ums Leben.

Gewiß, ein tragischer Zufall! Das vor wenigen Wochen ergangene Urteil eines Jugendschöffengerichts gegen den 20jährigen Lastwagenfahrer ist mit 600 Mark Geldstrafe anstelle von 60 Tagen Gefängnis verhältnismäßig milde ausgefallen. Man ist versucht, in dieser für heutige Begriffe nicht alltäglichen Nachsicht gegen einen Kraftfahrer, der immerhin einen tödlichen Unfall verursacht, wenn auch nicht eigentlich verschuldet hat, ein gewisses „Verständnis" des Gerichts für den wahren Schuldigen zu erblicken. Diese Schuld trifft keine einzelne Person. Sie ist zu suchen in der Summierung aller Unzulänglichkeiten an dieser Stelle — und sie wird ausgedehnt werden müssen auf jene, die dafür verantwortlich sind, wenn nicht endlich etwas dagegen getan wird. Es *muß* jetzt etwas getan werden, und es *kann* geschehen, ohne daß auf grundlegende Änderungen künftiger Jahre gewartet werden müßte!

Es müßte möglich sein:

1. Verlegung der Ampel am bahnhofseitigen Ende der Brückenrampe etwa 10 Meter in Richtung Brücke, damit hier bereits der Fahrzeugverkehr gestoppt werden kann.
2. Einbau einer eigenen Signalphase für die Straßenbahn in der bestehenden Lichtsignalanlage, bei welcher der gesamte übrige Verkehr von und zur Rampe gesperrt ist.
3. Grundlegende Revision des Phasensystems den neuesten Erkenntnissen entsprechend (die dem System zugrunde liegende Fahrgeschwindigkeit beträgt etwa 20 km/st, was sicherlich nicht für alle Fahrtrichtungen pauschal angenommen werden kann).
4. Sichtbare Trennung der gesamten Gleis-Trasse auf der Rampe, eventuell auch verbunden mit automatisch aufleuchtendem Warnschild „Straßenbahn kreuzt".
5. Kanalisierung des Verkehrs durch Anbringen geeigneter Leitlinien oder künstlich errichteten Inseln an der größten Breite des Platzes.

Man sollte sich ferner überlegen, ob die Automatik der Anlage nicht durch eigens geschulte Beamte, die das Phasensystem beherrschen, abgelöst werden könnte. Die beste Lösung — zusätzlich zu den oben angeführten Vorschlägen — wäre freilich die Schaffung einer Fußgänger-Unterführung direkt am Bahnhof. Die Lichtsignalanlage würde dadurch auf engeren Raum zusammenrücken und könnte besser gesteuert werden. Erwogen wurde dies schon oft — aber eben nur erwogen! *C. F. Riedl*



Die Eßlinger Straßenbahn wechselt hier mit einem kurzen Ruck von der rechten auf die linke Straßenseite und fährt, Furcht und Schrecken verbreitend, gegen den zeitweise sehr lebhaften Verkehr die Brückenrampe hinauf. Besonders kompliziert wird die Angelegenheit dadurch, daß die Straßenbahn unmittelbar an der Ampel die Fahrbahn kreuzt.



Schön, billig und nicht überlaufen:

Lago d'Iseo

Es ist so langsam an der Zeit, sich in Italien nach Reisezielen umzusehen, die abseits vom Wege liegen. Ein solches ist der Lago d'Iseo, der sich auch Lago Sebino nennt. In seiner Charakteristik gleicht er in etwa dem Gardasee: seine Ränder sind gebirgig, es gibt eine Uferstraße mit Tunnelgalerien, alte Fischernester und schließlich auch stille Bergnester auf den Hochplateaus, zu denen es sich durchaus lohnt, hinaufzufahren. Im übrigen: er liegt 185 m hoch, ist mehr als 250 m tief und seine Oberfläche beträgt 62 qkm. Außerdem liegt mittendrin ein fast drei Kilometer langer Inselberg mit prächtigen Kastanienwäldern, von dessen Nordufer man einen hübschen Fernblick auf die Gletscher der Adamello-Gruppe hat. Die befindet sich zwar rund 50 km nordostwärts davon, aber die Dreieinhalbtausender wirken trotzdem ganz beachtlich. Und da die von Edolo durch das Ogliotal herunterkommende Durchgangsstraße (auf der sowieso nicht gerade übermäßig viel Verkehr liegt) nicht unmittelbar das Seeufer berührt, sondern von Lovere aus über den Berg nach Bergamo hinunterführt, ist er der stillste der großen oberitalienischen Seen. Die beiden nächsten größeren Städte sind Bergamo und Brescia; Sarnico—Bergamo = 28 km; Iseo—Brescia = 23 km. Die Uferstraße ist rund 60 km lang; sie kann sich zwar zustandsmäßig nicht mit der hervorragend ausgebauten Gardasee-Westuferstraße messen, aber landschaftlich ist sie außerordentlich schön. Die beiden Teilstücke Lovere—Pisogne am Nordufer und Iseo—Paratico—Sarnico an seinem Südende sind allerdings nicht gerade die letzte Erkenntnis moderner Straßenbaukunst. Aber das sind nur kurze Abschnitte von 3 beziehungsweise 10 Kilometern.

Die Siedlungen am Ufer des Lago d'Iseo sind alle miteinander nicht „erste Klasse". Was ihnen aber an internem Reiz abgeht, machen sie durch ihre Lage und den Blick über den See wett.

Fahren wir doch einmal die Uferstraße ab! Lovere mit seinen 6000 Einwohnern ist der größte Ort am Iseo-See. Hier sollten Sie sich die Barockdekorationen in S. Maria in Valvendra und die Bellinis und Tintorettos in der Academia Tadini ansehen. Hübsch der Ausblick von der Seepromenade. An der Straßenteilung südlich der Ortsausfahrt rechts ab und zum Schwemmland von Castro hinunter. Dieser Ort ist allerdings nur eine Industriesiedlung. Dafür kommt jetzt der großartigste Abschnitt der Westuferstraße: die unmittelbar in den See abfallenden Wände der Presu du Castro und die kleine Bucht von Bogn werden in kühner Trassenführung umfahren. Manchmal blieb hier nichts anderes übrig, als die Straße unmittelbar aus dem Fels herauszusprengen. Riva di Solto ist ein kleines Fischernest, Tavernola Bergamasca ein malerisch gelegenes Weindorf. Das mußte übrigens vor genau 50 Jahren ganz neu aufgebaut werden, da es ein Erdrutsch beiseite geschoben hatte. Dahinter umfahren wir das Vorgebirge „Corno di Tavernola", worin eine große Gletschermühle, die „Pozzo Glaciale" liegt. Jetzt biegt der See nach Westen um, das reizend gelegene Predore wird umfahren, und in Sarnico ist die eigentliche Uferstraße

Westufer des Lago d'Iseo mit den Bergamasker Alpen

Fotos: Celeri



Das fjordartige Nordende des Iseo-Sees am brescianischen Ufer.

zu Ende. Wenn Sie hier längskommen und viel Zeit haben, dann fahren Sie mal schnell nach Adrara hinauf (kurz hinter Ausfahrt in Richtung Bergamo scharf rechts ab). Keine grandiose, aber eine lohnende Angelegenheit.

Zwischen Paratico und Iseo ist landschaftlich nicht viel los; von den Ruinen des Castello dei Lantieri (12. Jahrhundert) hat man aber einen hübschen Blick. Vor allem um Sonnenuntergang, wenn das Licht sich auf dem Wasser in tausend Farben bricht. In Iseo ist jetzt um diese Zeit Betrieb; denn von Brescia aus ist es hierher zum Baden nur ein Katzensprung.

Die Ostuferstraße führt zunächst an dem wieder auf einem Schwemmkegel gelegenen Pilzone vorüber, dahinter gleich durch Sulzano. Diesen Ort müssen Sie sich merken: von hier geht nämlich das Motorboot nach dem Inselberg Montisola ab. Es folgt Sale Marasino, nach drei weiteren Kilometern das hübsch gelegene Marone. Hier biegt rechter Hand eine Bergstraße ab, die auf die Ausläufer des Monte Guglielmo hinaufführt. Auf 7 km werden hier bis Zone hinauf 500 m Höhendifferenz überwunden. Lohnend von hier die Aufstiege zum Corno dei Trenta Passi und zum Gipfel des Guglielmo. (Wer nicht bis Zone fahren will — gefährlich ist das nicht, aber auch nicht gerade das Geeignete für Anfänger — braucht von Marone 4½ Stunden dazu.) Links im See die kleine Loreto-Insel, die irgendwie an das berühmte Penticonisi erinnert. Hinter Marone muß man mehrere Tunnels durchfahren, die den Blick auf den See, der hier besonders hübsch wird, behindern. Bis man hinter der Felsnase des Corna dei Trenta/Passi den Blick auf Pisogne frei bekommt: hier gleicht nämlich der Lago d'Iseo tatsächlich einem norwegischen Fjord. In Pisogne selbst lohnen der „Totentanz" von Romanino in der Chiesa dell' Ospedale (Fresko) und Santa Maria in Silvis eine Besichtigung. Von hier lohnender Abstecher durch Kastanienhaine nach Fraine hinauf. Diese Straße verdient allerdings nur das Prädikat „befahrbar".

Der Inselberg Montisola, der mehr als 400 m aus dem Lago d'Iseo aufsteilt, ist mit Kastanienwäldern bestanden. Prächtiger Tiefblick von der höchsten Erhebung, dem „Monte Isola", auf den See, die Brescianer und Bergamasker Alpen. An der Südspitze der Insel liegt das Fischerdorf Peschiera Maraglio, das den Eindruck einer Hafenstadt macht; am Nordende Siviano mit einem kleinen Hafen; mittendrin Cure und Sensole, das meiner Meinung nach der malerischste Ort der Insel ist. An der steilabfallenden Ostseite das Dorf Carzano.

In Iseo können Sie unter genügend Hotels verschiedener Kategorien wählen; gut untergebracht sind Sie hier im Albergo Leon d'Oro (3. Kategorie, 34 Betten, 600 Lire); in Lovere merken Sie sich das Albergo S. Antonio (4. Kategorie, 30 Betten, 500—600 Lire); in Pilgone wohnt man gut im Albergo Araba Fenice (3. Kategorie, 25 Betten, 600—800 Lire); in Pisogne kann man im Albergo Trestelle (4. Kategorie, 20 Betten, 500—600 Lire) bleiben; in Sale Marasino im Albergo Posta (4. Kategorie, 16 Betten, 500 Lire); und in Sarnico schließlich im Albergo Turistico del Sebino (3. Kategorie, 25 Betten, 400—600 Lire) oder im „Cantiere" (3. Kategorie, 20 Betten, 500 Lire).

Und dann müssen Sie am Lago d'Iseo auch mal einen Ruhetag einlegen! Wissen Sie, was Sie da machen sollten? Sich ein kleines Schiffchen chartern und sich kreuz und quer über den See (Nordende!) und einmal rundherum um Loreto und Montisola rudern lassen. Aber vergessen Sie nicht, vorher Preis und Zeit auszumachen!

Wie man dahin kommt? Wie überall im Leben gibt es hier mehrere Möglichkeiten. In Wirklichkeit ein volles Dutzend. Die schnellste und harmloseste Straße zum Lago d'Iseo ist: Mittenwald — Zirler Berg — Innsbruck — Brenner — Bozen — Mendola — Tonale — Edolo — Breno — Lovere. Das sind 346 Kilometer. Das können Sie an einem Tag schaffen. Landschaftlich schöner ist aber folgende Schleife: Lindau — Feldkirch — Vaduz — Chur — Julier — St. Moritz — Bernina — Tirano — Edolo — Lovere — Iseo — Brescia — Gardone — Riva — Trento — Mezzolombardo — Pte. Mostizzolo — Mendola — Bozen — Meran — Reschen — Landeck — Fernpaß — Füssen. Das sind alles in allem 335 Kilometer hinunter und 439 zurück. Wer aber fahren kann, für den habe ich eine dritte Variante bereit. Die sieht so aus: Lindau — Bregenz — Dornbirn — Warth — (oder Füssen — Warth) — Flexenstraße — Arlberg — Landeck — Reschen — Spondigna — Stilfser Joch — Bormio — Gavia — Edolo — Lovere = 390 bzw. 375 km. Und zurück fahren Sie so: Iseo — Brescia — Nave — Lavenone — Storo — Bezzecca — Riva — Arco — Sarche — Ponte delle Arche — Molveno — Pte. Rocchetta — Taio — Pte. Mostizzolo — Mendola — Bozen — Campulasta — Penser Joch — Sterzing — Brenner — Innsbruck — Zirler Berg — Mittenwald. Das sind 434 Kilometer.

Und als Karte nehmen Sie die „Alpina-I" vom Hallwag-Verlag 1:500 000 mit.

Ulrich Sempert

Wie beim Garda- und Comer-See, ist auch hier die Uferstraße häufig in den Fels gehauen. Foto: Wieselmann



Prüfungsangst-Auto: Lloyd LP 250

Die kleinen Lloyds sind bekanntlich vom belächelten „Leukoplastbomber" (Motto: Wenn 300, dann Lloyd!) zu einer Serie sehr respektabler Kleinwagen herangewachsen, etwas primitiv, aber außerordentlich wirtschaftlich, vor allem durch billige Ersatzteile — der Austauschmotor kostet 128 DM. Dem ersten 300 ccm-Modell folgte der LP 400, wiederum mit Zweitakt-Zweizylindermotor, zunächst noch in „Leukoplast-Ausführung", aber etwas eleganter, dann mit Blech-Seitenteilen und schließlich mit der Ganzstahl-Karosserie der gegenwärtigen Ausführung.

Bei 13 PS in 400 ccm muß man einen heutigen Zweitakter als ausgesprochenen Drosselmotor klassifizieren; dementsprechend erwies sich das Lloyd-Triebwerk als recht niedertourig, standfest am Berg und klar begrenzt in der Spitzengeschwindigkeit: bei 80 km/st ist für den 400er durchaus Schluß. Das brave Wägelchen war und ist deshalb nicht stets die Freude anderer Verkehrsteilnehmer: an der Spitze so mancher Autoschlange schnurrt ein 400er-Lloyd seines Weges, und man war nicht nur bei Lloyd-Interessenten hocherfreut, als im Herbst letzten Jahres die 600er-Serie mit Viertakt-Twin von 19 PS vorgestellt wurde, luftgekühlt und mit obenliegender Nockenwelle. Da sich das Käuferinteresse alsbald überwiegend dieser 600er-Ausführung zuwandte, schien die Entwicklung um den Lloyd zur allgemeinen Zufriedenheit zu verlaufen — bis zur Saison 1956 ein Lloyd 250 erschien. Zum sensationellen Preis von knapp unter 3000 DM. Und mit nur 11 PS.

Technische Gründe konnten keinesfalls bei diesem schwächlichen kleinen Bruder Pate gestanden haben, da hätte man schon eine ultraleichte und eindeutig zweisitzige Karosse schaffen müssen, um wenigstens die kg/PS niedrig zu halten. Der 250er-Lloyd entspricht hingegen völlig dem bekannten Limousinen-Modell, nur hat man alles an Ausstattung weggelassen, was nicht ganz unbedingt nötig war. Eine derartige Vereinfachung des Drum und Dran erklärt bereits den niedrigen Preis; daß man den 400er-Motor zu einem 250er hinunterentwickelte, hat damit aber nichts zu tun, denn der Preisunterschied zwischen 250er und 400er-Motor beträgt nur 18 DM. Klar, daß dieser LP 250 gegen die auch für den Lloyd fühlbare Konkurrenz der flinken Mobile mit ihren Hochleistungsmotoren von 13—15 PS und ihrem erheblich unter 400 kg gegenüber den 520 kg des Lloyd liegenden Gewichten angehen sollte — aber hätte es da ein wiedererweckter 300er nicht auch getan?



Der Blick ins Innere ist einigermaßen erschreckend: Einsam liegt das Reserverad mit dem losen Werkzeug darauf in dem nackten Innenraum. Nicht mal vorn ist eine Gummimatte.

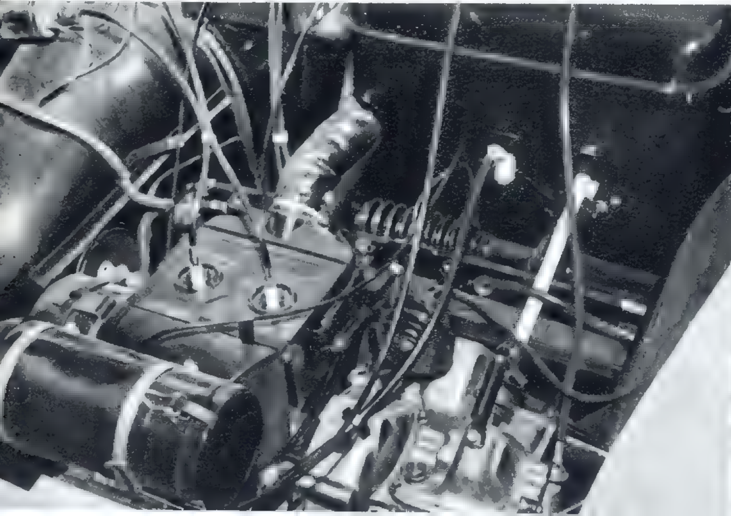
Auch das Dach ist unverkleidetes Blech – deshalb und wegen der fehlenden Hintersitzbank dröhnt der kleine Lloyd ganz beträchtlich. Am Türpfosten statt Innenleuchte nur die Kabel dafür.



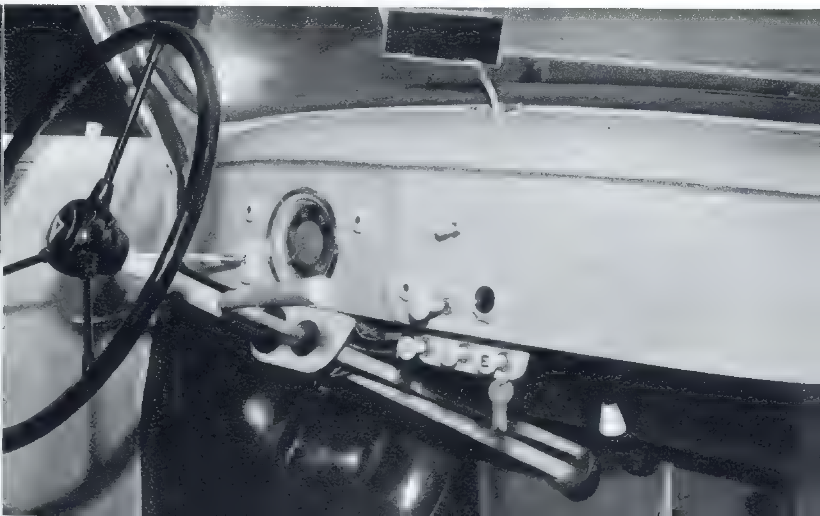
Leider nicht, denn mit den 250 ccm hat es eine besondere Bewandtnis: Wer vor dem 1. 12. 54 einen Führerschein der Klasse IV (der automatisch auch im Motorradführerschein Klasse I eingeschlossen ist) gemacht hat, darf damit Fahrzeuge aller Art bis zu 250 ccm fahren. Will er ein Fahrzeug mit mehr Hubraum steuern, so muß er den Pkw-Führerschein Klasse III erwerben. Nach dem 1. 12. 54 wurde dieser Geltungsbereich der Klasse IV geändert — sie gilt nur noch bis 50 ccm, für größere Motorräder braucht man Klasse I, für Drei- und Vierräder Klasse III, aber der vor dem Stichtag erworbene Führerschein IV hat den alten Geltungsbereich und da die Klasse IV in Klasse I eingeschlossen ist, ergibt sich, daß alle Inhaber der „alten" Klassen I und IV bei Erwerbung eines Wagens unter 250 ccm um die sonst fällige Führerschein-Ergänzungsprüfung herumkommen.

Dieser Tatsache verdanken wir die zweigleisige Entwicklung sowohl bei der Isetta als auch

Ein Triebwerk mit dem Volumen einer Kaffeetasse in einem 520/820 kg-Wagen hat wohl den einzigen Vorteil, daß es wenig Platz wegnimmt.



Auch die Armaturen sind stark vereinfacht – primitiveres Zündschloß u. a. Der Handschuhkasten der größeren Modelle ist auch fortgefallen.



beim Goggomobil — beide Fahrzeuge gibt es in einer 250er-Version wegen des Führerscheins und einer 300er-Version mit zumindest vollerer Motorleistung. Die Steuerstufen rechnen jeweils volle 100 ccm, die Versicherungsstufen reichen von 10—15 PS, diese Festkosten sprechen also nicht für die 250 ccm.

Und nun fischt auch der Lloyd 250 das Wasser nach Leuten ab, die den Führerschein nicht machen wollen. — *Warum* wollen die eigentlich nicht, kann man immer noch fragen, denn eine Ergänzungsprüfung muß für 35—50 DM zu bekommen sein. Das ist zwar nicht wenig Geld für Leute, die jede Mark herumdrehen müssen, andererseits zeigt sich aber als Kuriosum, daß gar nicht so selten der 250er-Lloyd in voller Ausstattung des LP 400 bestellt wird (man kann alles nachkaufen), zumindest werden Stoßstangen usw. appliziert, die erheblich mehr als 50 DM kosten. Viele Interessenten betonen, daß es ihnen auch gar nicht auf die geringe Differenz der Jahressteuer (43.20 gegenüber 57.60, also 15.40 DM im Jahr) ankommt, und daß sie auch durchaus den 400er-Typ als wirtschaftlicher und leistungsfähiger anerkennen. Warum also das Abfinden mit dem eindeutig zu schwachen Motor? Die Antwort ist traurig: Prüfungsangst! Die Betonung, die man in der ohnehin oft verfehlten Verkehrserzieherei auf die Verschärfung der Führerscheinprüfungen gelegt hat, zahlt sich hier bitter aus — genauer gesagt, hier fällt es einmal ganz deutlich auf, was sich sonst die Fahrlehrer achselzuckend untereinander erzählen. Während die praktische Ausbildung nach wie vor letztlich auf Selbstschulung des Fahrers nach Erwerb der Fahrerlaubnis hinauskommt, hat man die Regelprüfung so verschärft (und man betont derart, daß man sie verschärft hätte), daß tatsächlich ein komplettes Prüfungsangst-Auto dabei herausgekommen ist.

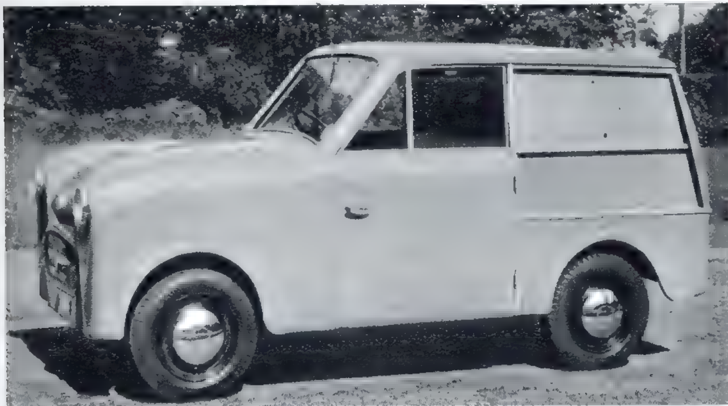
Nun hätte der Staat, wenn er die Hand am Puls der Praxis hielte, die Sachlage schon seit langem erkennen können. Die zweifellos vernünftigste Regelung wäre gewesen, den alten Führerschein IV auf Antrag entweder dem Führerschein I oder einem auf 400 ccm begrenzten Führerschein III gleichzusetzen und nach der Antragsfrist die alte Bedeutung des Führerscheins IV gänzlich erlöschen zu lassen. Zwar hätte die Sache mit den 400 ccm sicherlich Schwierigkeiten ergeben, die Zahl der Anträge wäre aber auf jeden Fall in Grenzen geblieben und die Folgen wären nicht weiter bedenklich. Wie die Dinge aber jetzt liegen, werden wir auf sehr lange Zeit immer neue Interessenten für 250er-Wagen haben, denn sehr viele Motorrad- und Rollerfahrer besitzen nur den alten IV oder den alten I. Und man kann es einer kaufmännischen Direktion eigentlich nicht übel nehmen, wenn sie hier auf die Jagd nach zahlenden Kunden geht.

Oder kann man es ihr doch übelnehmen? — Nun, wir fuhren Mobile mit Motoren unter 250 ccm, und wir fuhren den neuen Lloyd. Die Mobile hatten zwischen 10 und 14,5 PS und wogen dabei 210—380 kg, die Leistungsgewichte lagen stets zwischen nur 21 kg/PS und höchstens 26 kg/PS jeweils beim Leergewicht. Der kleine Lloyd hingegen hat ein Leergewicht von 520 kg = 48 kg/PS! Das entspricht dem, was die Mobile sogar bei voller Besetzung nur knapp aufweisen, und dabei sind sie noch größtenteils zweisitzig, während der Lloyd 250 als Viersitzer angepriesen wird (Sitzbank muß man sich extra kaufen); bei voller Ausnutzung des zulässigen Gesamtgewichts werden bei ihm 820 kg durch 11 PS „fortbewegt", was einem kg/PS-Verhältnis von 74 kg/PS entspricht!

Ich mag die kleinen Lloyds wirklich gern, und den 600 ganz besonders, und deshalb will ich meinen Probefahrtseindruck mit dem LP 250 nicht weiter in Worte fassen — die Zahlen genügen ja. Jedenfalls gibt es mehr als einen Lloyd-Händler, der mit Kaufinteressenten stante pede (im wahrsten Sinne des Wortes) den nächsten Berg befährt und ihnen nach Möglichkeit wenigstens zum 400er-Austauschmotor im 250er rät (paßt ohne weiteres).

Die Einfachheit der Ausstattung ist zunächst erschreckend: weder Gummimatte noch Himmel (Innenausschlagung des Daches) werden geboten, und man blickt in den Kofferraum hinein, in dem sich das Reserverad auf dem nackten Boden schämt. Aber das nehme ich dem kleinsten Lloyd gar nicht übel — es gab eine Zeit, da hätten wir uns auf Margarinekisten gesetzt, um überhaupt ein Auto zu kriegen. Aber aus der spartanischen Ausstattung ergibt sich eben auch wieder die Gefahr, daß die Leute ihr Geld für Ausstattung hinlegen statt für den viel notwendigeren Führerschein und den 400er-Austauschmotor.

Wir möchten unseren Eindruck vom LP 250 dahingehend zusammenfassen, daß der LP 400 ein sehr empfehlenswertes Wägelchen ist, vom LP 600 ganz abgesehen. *Dr. Paul Simsa*



Per aspera ad astra!

Es soll immer wieder Leute geben, die an unseren Kleinautos und Mobilen etwas herumzumäkeln haben. Denen muß man zeigen, auf welche vergleichbaren Lösungen man da anderwärts riesig stolz ist. Dies hier ist beispielsweise die jüngste Errungenschaft aus England: ein neuer Kleinwagen, der auf den klangvollen Namen „Astra" hört. Gebaut wird er von der Anzani Engineering Company in Hampton Hill, Middlessex, im Auftrag der Astra Car Co. Sein 322 ccm-Zweitakt-Zweizylindermotor, der 15 PS bei 4800 U/min leistet, ist luftgekühlt und im Heck eingebaut. Die Höchstgeschwindigkeit soll bei einem Verbrauch von 4 Liter/100 km etwa 90 km/st betragen. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Dreiganggetriebe, Kette und Differential. Für diesen Apparat dürfen die Engländer ungefähr 350 Pfund, also rund 4000 DM bezahlen. Die 19jährige Susan Flynn aus London, die hier mit dem ersten Fahrzeug aus der soeben angelaufenen Serienproduktion fotografiert wurde, scheint in England nicht unbekannt zu sein. Für uns war sie bisher ebenso wenig ein Begriff wie der Astra, aber sie gefällt uns entschieden besser als dieser!

Fotos: Wilkins (1), dpa (1)





Viel Aufregung in Schweden

Fahrerwechsel in der Ferrari-Box: Peter Collins löst Graf Trips ab, der den schnellen 3,5 Liter souverän meisterte und den Wagen auf einen hervorragenden 2. Platz brachte. Foto: Cahier

Der Große Preis von Schweden ist ein ganz junges Rennen. Er wurde im vorigen Jahr zum erstenmal ausgetragen und man wird sich noch an den Fangio-Moss-Sieg auf Mercedes (vor Castellotti auf Ferrari) erinnern. Damals ging das Rennen über eine relativ kurze Distanz, heuer dagegen präsentierte sich dieser Große Preis als ein ausgewachsenes 1000-km-Rennen und war der letzte Lauf zur Weltmeisterschaft der Sportwagen-Konstrukteure.

In der deutschen Tagespresse ist über dieses Rennen gar nicht oder nur sehr wenig berichtet worden, und das ist schade, nicht nur, weil es mit deutscher Beteiligung ausgefahren wurde, sondern auch, weil es wirklich aufregend und spannend war, mit vielen Zwischenfällen, erfreulichen und unerfreulichen, aber mit dem für unseren Sport so wichtigen Ergebnis unter dem Strich, daß weder ein Fahrer noch ein Zuschauer verletzt wurde. Übrigens hatte man die Zuschauer — ein Mann, der kleine billige Ferngläser verkauft oder vermietet, müßte ein tolles Geschäft gemacht haben — so weit von der Rennstrecke entfernt, wie ich das noch nirgendwo anders gesehen habe.

Man darf nicht vergessen, dieser Kurs von Kristianstad liegt mitten auf dem Land im südöstlichen Teil Schwedens. Kristianstad selbst hat etwa 18 000 Einwohner, eine Provinzstadt mit etwas Industrie, die einmal im Jahr zu Lärm und Leben erwacht. Und je kleiner die Stadt, desto mehr wird solch ein Ereignis zum Mittelpunkt des Lebens. Äußerliches Zeichen dafür waren vor allem die Buben und Mädchen, die nach Autogrammen der Fahrer jagten, mit einer kaum vorstellbaren Vehemenz und Hartnäckigkeit. Als Fangio einmal aus dem Hotel kam, schoß ein Schwarm von vielleicht 60 oder 80 Jugendlichen auf ihn zu; er wollte in Ruhe gelassen werden, aber das half nichts, sie drängten ihn in eine Toreinfahrt und schon, um hier nicht erdrückt zu werden, schrieb er eine Viertelstunde lang pausenlos seinen Namen. Es war eine regelrechte Belagerung, die erst aufgegeben wurde, als der letzte Knirps seine Unterschrift hatte.

Die Leute kommen also von weit her zu dieser Grand Prix gefahren, von Malmö zum Beispiel, das ist 100 km entfernt, die nächste größere Stadt; oder auch von Stockholm, das sind ungefähr 600 km — wissen Sie, die Schweden haben ganz andere Begriffe von Entfernungen als wir. In einem Land so groß wie die Bundesrepublik wohnen nur 7 Millionen Menschen, also wohnen sie, von den paar großen Städten abgesehen, ziemlich weit auseinander. Es ist keine Seltenheit, daß eine Familie abends 60 oder 80 km weit fährt, um in ein Kino zu kommen. Auch die sprichwörtliche Gastfreundschaft der Schweden mag dort ihren Ursprung haben, denn wenn man sich dauernd in den Suppentopf sehen kann, wird man den Nachbarn bald leid, wenn aber der nächste Hof 40 km weit weg liegt, freut man sich über jeden Besuch.

Zurück zum Rennen. Ferrari und Maserati waren mit stärkster Besetzung da: fünf Werkswagen pro Marke, wobei Maserati noch einen Trainingswagen mitbrachte, der besonderes Aufsehen erregte, schon deshalb, weil sich auf der Motorhaube eine überdimensionale Hutze für den Lufteintritt befand und der Ton anders klang, als man das bisher gewohnt war. Nacheinander bewegten Maglioli, Schell und Behra das Ungetüm mit dem großen „T" (Trainingswagen) statt einer Startnummer, und wir brachten bald heraus, daß es sich um einen 4,5 Liter V 8-Motor mit vier obenliegenden Nockenwellen und vier Doppelvergasern handelte, Leistung schätzungsweise 360 PS — ebenso schnell stellte sich heraus, daß die Bremsen für diesen neuen Wagen noch ganz unzureichend bemessen waren, und da Kristianstad ein ausgesprochener Bremsenkurs ist, wurde der Wagen im Rennen nicht eingesetzt. Die übrigen Maserati waren die bekannten 3 Liter.



Hill im Korn

Der junge Amerikaner Phil Hill, der mit Trintignant zusammen den Sieger-Ferrari steuerte, hat eine der scharfen Kurven nicht mehr „bekommen" und schaut nun erstaunt wie ein Reh aus dem hohen Kornfeld. Einen Moment später (Bild unten) fährt er auf die Straße zurück und beendet das Rennen mit einem vielbeachteten Sieg. Fotos: Anderssons



Ferrari hatte sowohl den 3,5 Liter Zwölfzylinder wie den Vierzylinder mitgebracht, und außer den fünf Werkswagen gab es noch eine Reihe privater Ferrari: vom 4,5 Liter Zwölfzylinder über den „Monza" und den neuen „Testa Rossa" 2 Liter bis zum älteren 2 Liter „Mondial".

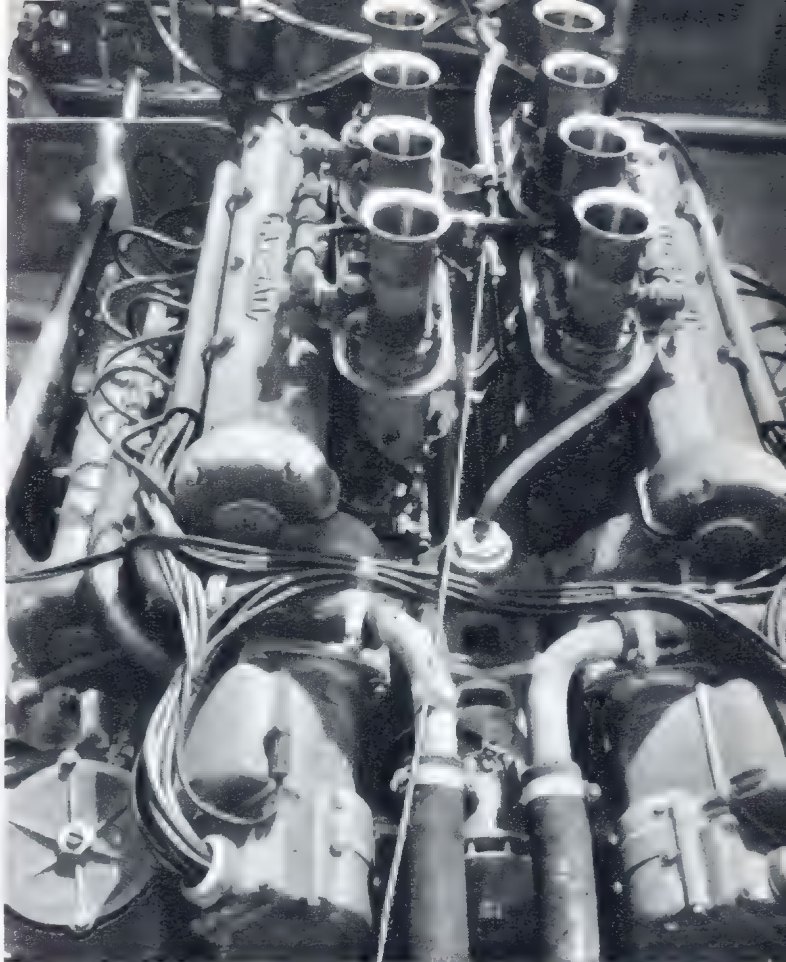
Beide Firmen, Maserati und Ferrari, hatten noch Chancen (mit bis dahin 18 bzw. 22 Punkten), die Weltmeisterschaft zu gewinnen, und als ich las, daß man in Italien einen Industriepreis von 50 Millionen Lire (etwa 350 000 Mark!) ausgesetzt hatte, für die Firma, die sich in Schweden die entscheidenden Punkte holt, war mir klar, warum sie alle mit fünf Wagen erschienen waren.

Ferrari hat dieses Duell gewonnen, alle drei ersten Plätze gehörten am Schluß den roten Wagen mit dem springenden Pferd im Wappen, und Maserati hatte einen schwarzen Tag gehabt: von den fünf Wagen kam nicht einer ans Ziel! Der erste ging schon am Ende der ersten Runde verloren, als nämlich Flockharts Jaguar (offenbar wegen blockierender Scheibenbremse) vor einer Spitzkehre den Wagen von Taruffi rammte und aus der Bahn schob. Der Maserati fing kurz zu brennen an, was aber gleich gelöscht werden konnte. Taruffi passierte nichts. Für die Feuerwehr war das aber nur eine kleine Vorübung. Als der Behrasche Maserati an den Boxen vorfuhr und man aus drei Kannen gleichzeitig über einen riesigen Vierecktrichter den Tank füllen wollte, ging etliches Benzin daneben und anscheinend auf den heißen Auspuff, worauf dieser Maserati direkt an den Boxen und neben dem ganzen Benzin lichterloh zu brennen anfing. Aber auch damit wurde die gut postierte Feuerwehr fertig.

Von den fünf Ferrari-Werkswagen fielen zwei aus, zunächst der Wagen von Collins, den, nachdem der Ölverbrauch schon bedenklich angestiegen war, Gendebien übernommen hatte, schließlich Manzon. Dieser beendete dann aber, wenn ich mich recht erinnere, das Rennen nicht wegen Maschinenschadens, sondern wegen eines Ausflugs in eine nahegelegene Wiese. Die Wiesen-Ausflüge waren überhaupt an der Tagesordnung, ich möchte sagen, nur ein kleiner Teil der Fahrer war nicht wenigstens einmal im Gras oder in einem der Notausgänge, die sich an den beiden Spitzkehren befanden. Der tollste „Ausflug" war der von Phil Hill in ein Getreidefeld, was ein schwedischer Fotograf, wie Sie sehen, im Bild festgehalten hat. Dies spricht für die Ungefährlichkeit der Strecke, die zwar nicht gerade breit zu nennen ist, aber an einigen unangenehmen Kurven ein Abkommen von der Straße nicht unbedingt zu einem schlimmen Unfall werden läßt.

Der andere Ferrari, der (mit Motorschaden) ausfiel, war der von Fangio. Er lag nach zwei Dritteln Distanz klar in Führung, Castellotti übernahm das Auto — und fuhr nur noch zwei Runden damit. Fangio stieg in keinen anderen Wagen mehr ein, wogegen Collins eine Zeitlang den Wagen von Trips übernahm. Berghe von Trips fuhr den 3,5 Liter Zwölfzylinder, und man muß sagen, daß er das völlig überzeugend getan hat. Von den 153 Runden hat er zwei Drittel, Collins ein Drittel gefahren. Er sagte mir nachher, die physische Anstrengung auf so lange Distanz in einem so großen Wagen sei für ihn noch ungewohnt und stark spürbar gewesen; aber er kann mit diesem Resultat — Zweiter im Gesamtklassement, nach den 1000 Kilometern nur 45 Sekunden hinter den Siegern Trintignant-Phil Hill! — sehr zufrieden sein.

Ich sagte vorhin, Kristianstad sei ein ausgesprochener „Bremsenkurs". Sie müssen sich die Strecke, die nur 6,5 km lang ist, so vorstellen, daß man viermal fast bis zur Spitzengeschwindigkeit beschleunigen kann — und viermal wieder scharf herunterbremsen muß, davon zweimal auf etwa 45 bis 50 km/st in Spitzkehren! Die Rundenzeiten der großen Wagen liegen bei oder knapp unter 2:30, die eines Spyders bei 2:45, das heißt, vier Vollbremsungen in zweieinhalb Minuten! Bei Ferrari hatte man die Bremsen in einigen Details noch verbessert, und Trips erzählte mir, daß er mit seinem Wagen von Anfang bis zu Ende an jeder Ecke voll auf die Bremsen gegangen sei, ohne daß diese in den 1000 km nachgelassen hätten, allerdings sei ein unerhört starker Pedaldruck nötig gewesen.



Maserati brachte ein völlig neues Auto nach Schweden: einen 4,5 Liter-V-Achtzylinder mit vier obenliegenden Nockenwellen und 4 Doppelvergasern, dem 360 PS bei 7000 U/min nachgesagt werden. Foto: Cahier

Es sei mir nun erlaubt, etwas ausführlicher auch auf „unsere" Klasse einzugehen und von einem Vorfall zu berichten, der in den Annalen des deutschen Nachkriegs-Motorsports ziemlich einmalig dasteht. Ursprünglich sollten vier Klassen im schwedischen Grand Prix laufen: Rennsportwagen bis 1500 und über 1500, Seriensportwagen bis 2 Liter und darüber. Die kleine Rennsportklasse, für die Porsche eine Werksmannschaft Hans Herrmann—Richard v. Frankenberg melden wollte, wurde aber gestrichen, weil weder Borgward noch AWE eine endgültige Zusage machten; Maserati war mit den Großen zu sehr beschäftigt, und von den Engländern (Cooper und Lotus) wären wohl auch zu wenige gekommen, um eine interessante Klasse zu haben.

Diesen Stand der Dinge erfuhr ich am Samstag vor dem Nürburg-

Der Notausgang

Das ist so eine der typischen Kurven des schwedischen Kurses, wo man, auf einer langen Geraden mit Höchstgeschwindigkeit ankommend, auf ca. 60 km/st herunterbremsen muß. Die Spuren im Kornfeld stammen u. a. von Hill und Collins, die sich hier einen Notausgang suchten. Foto: Cahier



rennen. Zwischen Nürburg und Schweden lag nur eine Woche Zeitdifferenz. Darob war ich eigentlich recht traurig, denn ich war schon 1954 und 1955 in Schweden gefahren, es hatte mir immer gut gefallen dort und vor allem freute sich meine Frau, die ich, schon um allen schwedischen Versuchungen auf diesem Gebiet zu widerstehen (und da gibt es zahlreiche ...) mitnehmen wollte, sehr auf die Seereise. Aber vielleicht könnte man irgendwie privat dort mitfahren?

Mit diesem Gedanken kam ich zu Bill Buff, laut Paß heißt er offiziell William Buff der Dritte (weil sein Vater und Großvater auch schon William Buff hießen); in Zuffenhausen, wo er als Sohn eines amerikanischen Porsche- und VW-Vertreters arbeitet, nennen sie ihn einfach Buffalo Bill. Bill sagte mir, eigentlich habe er mit Seidel zusammen für Schweden genannt, aber der wolle offenbar nicht recht und es sei ihm sehr lieb, wenn ich mit ihm seinen Wagen da oben führe, seinen weißen Spyder mit den beiden blauen amerikanischen Streifen, was die Renn-Nationalfarbe ist. Sein Motor sei allerdings vom letzten Rennen her etwas müde, ob ich mir nicht vom Werk einen leihen könnte? Das wurde am Montagmorgen nach dem Nürburgrennen perfekt gemacht, und einen Mechaniker aus Zuffenhausen engagierten wir uns auch, auf unsere Kosten. Bill fuhr nach Stuttgart, wozu er 24 Stunden brauchte, weil er unterwegs Freunde traf, und die fanden Rüdesheim so nett. Ich startete gleich Richtung Hamburg, wo ich noch zwei Tage zu tun hatte.

Inzwischen, muß man wissen, war Max Nathan beim Nürburgrennen von einem Maserati gerammt worden. Max hatte zwei Rippen gebrochen und der Spyder auch einige Knochen, so daß der Schwede Gert Kaiser, dem das Auto gehörte, ohne ein solches in Schweden saß und auch ohne zweiten Fahrer für Kristianstad. Andere hätten daraufhin resigniert erklärt, dann könne man eben nicht fahren; nicht so Gert Kaiser. Er telefonierte so lange mit Stuttgart, bis er den Spyder von Lautenschlager sich geliehen hatte, als Fahrer Hans Herrmann („Wenn schon, will ich den besten, den es bei euch gibt") und noch einen weiteren Monteur.

Als ich am Freitagmittag schließlich in Kristianstad ankam, sah das Feld in unserer Klasse so aus: fünf Spyder, und zwar Hezemans/Graf de Beaufort aus Holland, Gilbert Thirion/du Bois aus Belgien, Seidel/Nöcker mit einem ursprünglich von Helferich gemeldeten Wagen, Herrmann mit Kaiser auf Lautenschlagers und wir. Dazu ein Ferrari-Mondial 2 Liter Vierzylinder, gesteuert von den Schweden Martensson und Martensson: Einer von diesen Martensson war uns gut bekannt vom Nürburgring, wo er beim 1000-km-Rennen auf einem 300 SL seine Klasse gewonnen hatte (mit Einsiedel). Na, dachten wir, eine reine Spyder-Angelegenheit, denn der Ferrari wird ja wohl nicht 1000 km lang halten. Diese Ansicht erwies sich freilich als total irrig. Das Biest hielt.

Der Graf Beaufort fabrizierte im Training einen Überschlag, aber wunderbarerweise war der Spyder nachher noch gebrauchsfähig, während die Rennleitung dem Grafen — nach medizinischer Untersuchung — den Start nicht erlaubte. Für ihn sprang der deutsche Fahrer Oebels aus Düren ein.

Beim ersten Training am Freitag fuhr ich den Buff-Wagen noch mit dem Buff-Motor, mit dem er das Auto per Achse von Stuttgart heraufgeschaukelt hatte, und kam auf 2:44,3 als schnellste Runde. Hans war mit seinem Auto nicht sehr glücklich, der Motor — der Kaisersche — ging prima, das Fahrgestell war unmöglich: wo wir noch ohne Bewegungen am Lenkrad drinsaßen, brauchte dieses Auto die ganze Straßenbreite. Es hatte noch nicht den verstärkten Rahmen und offenbar falsche Stoßdämpfer. Er fuhr in der Gegend von 2:47 bis 2:48, die gleichen Zeiten erreichten Seidel und der Ferrari. Übrigens fuhr Gilberte sowohl im Training wie nachher im Rennen sehr sauber und ziemlich schnell, ich habe über das Mädchen wieder einmal sehr gestaunt.

Am Abend kam unser anderer Motor, den wir in einer Garage umbauten, was — dies gehört zu der unangenehmen Geschichte, die jetzt beginnt — Seidel und Nöcker sahen, denn sie kamen, um sich Teile zu erbitten. Beim Samstagtraining kam ich nach vielen Einstellversuchen und intensivem Studium der Kurven auf 2:42,8, war also mit dem vom Werk gepumpten Spyder-Motor, der natürlich noch kein RS-Motor, sondern einer der Serie war, nicht sehr viel schneller geworden.

Das Rennen verlief nicht nur für die Großen, sondern auch für uns sehr spannend, denn der Ferrari erwies sich als überraschend schnell. Bill, der den Wagen im zweiten Renndrittel fuhr, während ich wieder im letzten Drittel am Lenkrad saß, fuhr im übrigen sehr manierlich, auch schnell genug, um den Ferrari zu halten. Bei einem Rennen mit rund 150 Runden ist das Rundenzählen, besonders bei den zahlreichen Boxenaufenthalten, nicht ganz einfach. Nach etwa 80 Runden lagen wir nach unserer Zählung anderthalb Minuten vor dem Ferrari, nach Zählung der Ferrari-Boxe war es der Ferrari, der mit einer halben Runde führte. Von der Rennleitung war keine bündige Antwort zu holen. Ich fuhr also am Schluß nochmal recht schnell und überrundete den Ferrari einmal — nach der anderen Zählung überholte ich ihn bloß —, aber zwei Runden vor Schluß, als meine Bremsen allmählich nachließen, kam er wieder vorbei. Gott sei Dank stimmte unsere Rundenzählung, das heißt, ich war eine ganze Runde vor gewesen, und als die Zielflagge fiel, lag ich genau 2 Minuten vor dem roten Wagen.

Dritte Seidel/Nöcker mit 4 Runden Rückstand, vierte Thirion/Dubois mit 5 Runden Rückstand; beim Herrmann/Kaiser-Wagen hatte es diverse Boxenhalte gegeben, aber sie kamen noch an, während der holländische Spyder ausschied. Während des Rennens waren Seidel/Nöcker zu uns gekommen und hatten gebeten, ob sie sich unseren Monteur „ausleihen" dürften, zu einer Kupplungsnachstellung, was natürlich gerne konzediert wurde.

Nach dem üblichen Zielgedränge bewege ich den Spyder langsam ins Fahrerlager zurück, da kommt ein Sportkommissar auf mich zu und sagt: Bitte ins Abnahme-Zelt. Warum? Es liegt ein Protest gegen Sie vor. Ich denke, ich höre nicht recht. Sollten die Ferrari-Leute? Ich frage: Von wem? Er antwortet: Bedauerlicherweise von ihren eigenen Landsleuten. Ich denke, das kann doch nicht sein. Sehe Seidel und Nöcker, gehe auf sie zu und frage. Herr Seidel bestätigt mir: Jawohl, Herr Nöcker und er gemeinsam hätten gegen mich protestiert. Warum? Weil ich so schnell gefahren sei, das könne man mit einem serienmäßigen Motor nicht tun. Der Protest wird formuliert. Die Herren behaupten, daß der Auspuff und das Gebläse nicht serienmäßig seien. Herr Nöcker sagt in Gegenwart einiger anderer Herren, man müsse den Wagen auch auslitern, ob er nicht mehr als 1500 ccm habe. Auf ehrenwörtliche Versicherung des hier nur als Zuschauer und Beobachter weilenden Porsche-Rennleiters v. Hanstein hin wird dann nicht ausgelitert — aber natürlich steht am anderen Tag in einem schwedischen Blatt: Frankenberg hat wahrscheinlich einen 2 Liter-Porsche gefahren ...

... und während ich noch dastehe, fassungslos darüber, daß hier ein Deutscher gegen einen anderen Deutschen im Ausland, und noch dazu gegen einen Marken-Kollegen, dem es mit Mühe geglückt ist, einen Ferrari zu schlagen (der natürlich im Falle des Durchgehens des Protestes Sieger würde), währenddessen kommt der schwedische Ferrari-Vertreter zu mir und sagt: Ich möchte bitte nicht denken, daß diese Sache in irgendeiner Form von Ferrari ausgehe, nein, die Herren seien zuerst bei ihm gewesen und hätten ihm gesagt, an dem Frankenberg-Buffschen Porsche sei etwas unserienmäßig, er möchte doch protestieren, aber er habe dieses Ansinnen als völlig unsportlich abgelehnt, und dann hätten die Herren offenbar selbst ...

Die Sportkommissare sind zunächst sehr vorsichtig, denn wir hatten nach dem Motorumbau den Wagen nicht zu einer Nachabnahme gebracht, da wir sicher waren, keine unserienmäßigen oder verbotenen Teile eingebaut zu haben.

Inzwischen stellt sich heraus, daß die Abmessungen des Gebläses völlig serienmäßig sind, nur der Gebläsekasten, der mit der Leistung des Motors nichts zu tun hat, ist aus Gründen der Gewichtsersparnis aus Leichtmetall, was aber im Rahmen der Gewichtstoleranz für den Wagen liegt. Der Auspuff — ich kann den Kommissaren nur sagen, daß er bei uns als serienmäßig anerkannt ist, nicht nur bei Porsche, sondern z. B. beim AvD, denn beim Seriensportwagenrennen auf dem Nürburgring wurde er zugelassen. Gut, man wird das noch prüfen (die Sache läuft noch). Die Preisverteilung für unsere Klasse findet am Abend nicht statt, und als ich beim Diner des Königlichen Automobilclubs sitze, komme ich mit vielen Freunden, englischen, schwedischen, amerikanischen Fahrern ins Gespräch. Ich bin nicht einer, der das Wort Patriotismus in den Mund nimmt, denn das klingt immer etwas pathetisch, aber es sticht mich doch, wenn mir die Ausländer sagen: Bei uns wäre das niemals vorgekommen, daß Landsleute im Ausland gegeneinander wegen solcher Lappalien protestieren. Sind Seidel und Nöcker denn nicht intelligent genug, um zu sehen, was sie damit anrichten?

Ich fürchte allerdings, diese ungeschriebenen Gesetze, die es im Sport gibt, die zu befolgen, das hat nichts mit Intelligenz zu tun, sondern mit dem Gefühl für sportliche Fairness und in diesem Fall auch mit dem Gefühl für das Ansehen des eigenen Landes. Ich bin in Schweden wieder um eine Erfahrung reicher geworden — ich habe oft gesagt und geschrieben, der Automobilrennsport von heute sei so etwas wie eine legitime Fortsetzung alter Ritter-Turniere. Der Kreis, der damit gemeint ist, dieser Fahrer-Kreis ist offenbar sehr viel kleiner, als ich mir das gedacht hatte.

Doch vergißt die menschliche Natur — so ist sie offenbar von Ursprung an eingerichtet — die negativen Dinge schneller als die positiven, und so können wir unseren schwedischen Freunden sagen, daß es wieder schöne Tage in einem freundlichen Lande waren.

Richard von Frankenberg

Ergebnisse:

Generalklassement: 1. Trintignant/Hill (Fr./USA), Ferrari, 1000 km in 6:33:47,7 = 152,39 km/st; 2. von Trips/Collins (Dtschld./Engl.), Ferrari, 6:34:27,6; 3. Hawthorn/Hamilton/de Portago (Engl./Spän.), Ferrari, 1 Rd. zurück; 4. P. Whitehead/G. Whitehead (Engl.), Jaguar, 8 Rd. zurück; 5. Nottorp/Anderson (Schweden), Ferrari, 8 Rd. zurück; 6. Persson/Tappan/Fraser (Schwd./USA), Ferrari, 15 Rd. zurück. – **Schnellste Runde:** Collins auf Ferrari mit 159,98 km/st.

Klassensieger: Seriensportwagen bis 2000 ccm: 1. von Frankenberg/Buff (Dtschld./USA), Porsche, 6:34:02,3 = 137,36 km/st; 2. Martensson/Martensson (Schweden), Ferrari, 6:36:30,1; 3. Nöcker/Seidel (Dtschld.), Porsche, 4 Rd. zurück. **Über 2000 ccm:** 1. Kvarnstrom/Lundgren (Schweden), Ferrari, 6:35:44,3 = 146,68 km/st; 2. Borgefors/Hammarlund (Schweden), Ferrari, 1 Rd. zurück; 3. Summert/Flower (England), Austin-Healey, 25 Rd. zurück. **Gran Turismo bis 2000 ccm:** 1. Hammarlund (Schweden), Porsche, 140,3 km/st. **Über 2000 ccm:** 1. Martensson (Schweden), Mercedes-Benz 300 SL, 143,6 km/st.

Runde um Runde

Das 19. Int. Eifelrennen brachte bei rauhem, deutschem Sommerwind, ab und an von kalten Sonnenstrahlen aufgehellt, hervorragenden Sport vor so gut wie keinen Zuschauern. In der 2 Liter-Gran Turismo-Klasse entschied Nathan (Porsche-Carrera) durch seinen Sieg über seinen Markengefährten Schulze die deutsche Meisterschaft für sich. Die beiden lieferten sich ein spannendes und unglaublich schnelles Rennen, in dessen Verlauf der junge Bremer Schulze mit 11:01,8 min die schnellste Runde fuhr. Eine solche Zeit war bislang nur mit Rennsportwagen zu erreichen. Der Durchschnitt von Nathan mit 122 km/st und der von Schulze liegt noch über dem des Zweiten in der großen Gran Turismo-Klasse, Seidel auf Mercedes-Benz 300 SL, der sich von seinem Markenkollegen Schock geschlagen geben mußte. Wiederum war die 1300er Klasse ein gefundenes Fressen für die Alfa-Giulietta-Sprint Veloce, die in der Reihenfolge Zeller–Lang–Rudolf einkamen. Interessante Läufe ergaben die erstmals in Deutschland durchgeführten Rennen für Touren- und Spezial-Tourenwagen, bei denen 44 Wagen an den Start gingen. In der Klasse bis 1600 ccm triumphierten die Borgward-Isabellen über die Ford 15 M und Peugeot, in der Klasse über 2 Liter waren die BMW V8-Zylinder erheblich schneller als die 220 S, und in der 1300 ccm-Klasse waren, wie erwartet, die DKW nicht zu schlagen.

Ergebnisse: Gran Turismo-Wagen über 2 Liter: 1. Schock, MB 300 SL 1:18:14,4 = 122,4 km/st, 2. Seidel, 300 SL, 121,2 km/st. Bis 2 Liter: 1. Nathan 1:19:30 = 122 km/st, 2. Schulze 121,9 km/st, 3. Zick 117,2 km/st, 4. Seiler 114,5 km/st, 5. Blendl 114,1 km/st (sämtlich Porsche-Carrera). Bis 1300 ccm: 1. Zeller (Alfa) 1:24:47,2 = 112,9 km/st, 2. Lang 112,8 km/st, 3. Rudolf (Alfa) 112,8 km/st, 4. Graf (Porsche) 107,9 km/st.

Normale Serientourenwagen über 2 Liter: 1. Besier (BMW) 1:32:31,4 = 103,5 km/st, 2. Lappe (BMW) 102,4 km/st, 3. Berner (MB 220) 100,8 km/st. Bis 2 Liter: 1. Liebl (Alfa Romeo) 1:32:36,8 = 103,5 km/st, 2. Dr. Schwind (Citroen) 99,2 km/st. Bis 1600 ccm: 1. Jüttner (Isabella) 1:37:27,9 = 98,2 km/st, 2. Hahnl (Isabella) 97,1 km/st, 3. Weiß (Isabella) 96,2 km/st. Bis 1300 ccm: 1. von Schröter (DKW) 1:35:47,8 = 99,9 km/st, 2. Geiß (DKW) 99,7 km/st, 3. Kühne (DKW) 98,5 km/st.

Spezialserien-Tourenwagen: Bis 2 Liter: 1. Retter (MB 190) 1:37:40,8 = 98,1 km/st. Bis 1600 ccm: 1. Stepken (Isabella TS) 1:35:14,5 = 100,5 km/st, 2. Schmilinsky (Isabella TS). Bis 1300 ccm: 1. Dr. Bender (VW-Spezia) 1:38:18,5 = 97,4 km/st.

*

Der ebenso begabte wie sympathische Motorradrennfahrer Hans Baltisberger, im Zivilberuf Graphiker und Musiker, verunglückte beim Großen Motorradpreis von Brünn tödlich.

*

Louis Meyer, dreimaliger Gewinner der 500 Meilen von Indianapolis, der jetzt in einem kleinen Werk in Los Angeles die seit vielen Jahren bei den 500 Meilen erfolgreichen Vierzylinder-Offenhauser-Motoren baut, beabsichtigt für 1957 einen erheblich verbesserten Vierzylinder herauszubringen, den er mit der direkten Kraftstoff-Einspritzung von Bosch ausrüsten will. Meyer wird deswegen in allernächster Zeit mit Bosch Verbindung aufnehmen. Ferner ist der ehemalige Amerikanische Automobilmeister auch daran interessiert, seine 1750 ccm Midget-Motoren, die ebenfalls vom Offenhauser abstammen, mit Kraftstoff-Einspritzung auszurüsten, gleichzeitig wird in der Firma in Los Angeles an einem 1,5-Liter-Aggregat gearbeitet, das den Midget-Motor als Vorläufer hat. Übrigens tragen die Motoren zu Unrecht den Namen Offenhauser, sie wurden nämlich von dem Amerikaner Miller konstruiert und von Offenhauser lediglich gebaut, jedoch kaum weiterentwickelt. Inzwischen hat sich nun das Reglement für die 500 Meilen geringfügig geändert, und zwar darf bei Kompressormotoren das Hubvolumen nur noch 2,8 gegen früher 3 und bei Saugmotoren nur noch 4,2 gegen früher 4,5 Liter betragen. Man hofft, dadurch eine Herabsetzung der in den letzten Jahren außerordentlich gestiegenen Durchschnittsgeschwindigkeiten zu erzielen, allerdings ist dazu zu bemerken, daß der Gewinner des Rennens von 1951, Lee Wallard, bereits einen Wagen mit einem 4 Liter-Triebwerk fuhr.

*

Ab Jenkins, ehemals Bürgermeister der Mormonen-Stadt Salt Lake City und einer der bekanntesten Automobil-Rekordfahrer Amerikas, erlag auf der Fahrt in einem Automobil in Milwaukee im Alter von 73 Jahren einem Herzschlag. Die meisten seiner Kurz- und Langstrecken-Rekorde fuhr Jenkins auf den Bonneville Salt Flats, deren Unterhaltung als Rekordstrecke er sich angelegen sein ließ. Im öffentlichen Verkehr legte Jenkins nahezu 4 Millionen Kilometer im Automobil unfallfrei zurück. Die von uns gemeldeten Pontiac-Rekorde fuhr übrigens Jenkins Sohn Macrin zusammen mit seinem Vater, und nicht alleine.

*

Alle nur irgendwie erreichbaren Rekorde scheint der Italiener Carlo Abarth auf seine Liste gesetzt zu haben. Nach den 750er- und 500er-Klassen-Rekorden hat der mit einem 790 ccm-Aggregat ausgerüstete Abarth folgende neue Bestleistungen in der Klasse bis 1100 ccm aufgestellt: 1000 Meilen in 9:32:31 Std. = 168,65 km/st; 2000 km in 11:44:47$^1/_5$ Std. = 170,26 km/st; in 12 Std. 2044 km mit 170,41 km/st; 3000 km in 17:51:22$^4/_5$ Std. = 168,00 km/st; 2000 Meilen in 19:13:59$^2/_5$ Std. = 167,35 km/st; 4000 km in 23:51:17$^1/_5$ Std. = 167,68 km/st; in 24 Std. 4025,33 km = 167,72 km/st; 3000 Meilen in 28:46:33 Std. = 167,78 km/st; 5000 km in 29:48:58$^1/_5$ Std. = 167,67 km/st. Die Fahrer waren der Ostdeutsche Thiel und die Italiener Cattini sowie Polotrinieri. Der 790er-Motor stammt ebenfalls vom 600er Fiat.

*

Der für den 28. Oktober angesetzte Große Preis von Spanien für Rennwagen der Formel 1 wurde nun endgültig abgesagt, auch das aus Anlaß des Grand Prix vorgesehene Sportwagen-Rennen von Peña Rhin findet nicht statt. Damit fällt die Entscheidung um den Titel eines Automobil-Weltmeisters von 1956 bereits in Monza beim Großen Preis von Europa. Fangio dürfte der Titel, den er dann übrigens zum viertenmal erringen wird, schwerlich noch zu nehmen sein, da er, sollte ihn ein Maschinendefekt aus dem Rennen werfen, immer noch auf einen der anderen Wagen der Scuderia Ferrari umsteigen kann. Der europäische Grand Prix geht über 50 Runden auf dem 10-km-Kurs von Monza. Abgesagt wurde ferner auch die Stella Alpina ... Der spanische Marquis de Fronteira, der unter dem Namen Fernando Mascarenhas u. a. auch auf Mercedes-Benz 300 SL startete, ist bei Probefahrten mit seinem neuen Ferrari auf der Autostraße zum Madrider Flughafen tödlich verunglückt. ... Renault führte mit dem Turbinen-Wagen „Sternschnuppe" Versuchsfahrten im Autodromo von Monza durch. Der französische Fahrer Jean Hébert erreichte dabei auf dem Steilkurvenkurs Durchschnittsgeschwindigkeiten von 200 km/st. Inzwischen wurde die Sternschnuppe nach den USA verschifft, um dort am Strand von Daytona Beach den Geschwindigkeitsweltrekord für Turbinen-Fahrzeuge anzugreifen, der von der englischen Firma Rover gehalten wird ... Schnellster beim Internationalen Mont Ventoux-Bergrennen war der Franzose René Cotton auf einem Mercedes-Benz 300 SL. Cotton durchfuhr die 21,6 km lange Strecke in 14 min 1,6 sec ... Auf der Anfa-Rundstrecke bei Casablanca soll noch in diesem Dezember ein Großer Preis von Marokko für Formel-1-Rennwagen durchgeführt werden ... Obwohl Ferrari mit seinem Spezialfahrzeug, an dessen Entwicklung neben Kurtis-Kraft noch Osca beteiligt war, beim diesjährigen Indianapolis-Rennen keinen guten Eindruck hinterließ, beabsichtigt er, 1957 erneut an den 500 Meilen teilzunehmen. Ein entsprechendes Fahrzeug soll diesmal allein von Ferrari gebaut werden ... Das für 1956 vorgesehene Zusammentreffen europäischer und amerikanischer Rennwagen und Fahrer auf der neuen Hochgeschwindigkeits-Piste von Monza wurde auf 1957 verschoben ... Der in Gernsbach-Scheuern im Murgtal lebende ehemalige Automobil-Rennfahrer Charly Kappler, der besonders durch seine Erfolge in den zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre bekannt wurde, feierte am 21. August seinen 65. Geburtstag ... Bei den Sportwagen-Rennen im Oulton-Park gewann Stirling Moss auf Cooper-Climax mit 121,81 km/st den Lauf der Klasse bis 1500 ccm und siegte auf Aston-Martin mit 123,9 km/st auch bei den Sportwagen über 1500 ccm. Hawthorn geriet bei diesem Rennen von der Piste, wobei sich sein Lotus mehrmals überschlug. Der Fahrer wurde dabei aus dem Fahrzeug geschleudert, schlug zum Glück aber auf sehr weichen Boden auf und kam ohne ernsthafte Verletzungen davon. Dagegen erlitt der diesjährige Indianapolis-Sieger, Pat Flaherty, als er während eines 100 Meilen-Rennens in Springfield (USA) stürzte, äußerst schwere innere Verletzungen.

*

Nach einjähriger Pause führt der Automobil-Club von Nizza wieder seine Tour de France durch, die 1955 als Folge von Le Mans abgesagt wurde. Die mit insgesamt 20 Millionen Francs Preisgeldern dotierte Langstreckenprüfung ist in drei große Etappen eingeteilt, von denen die erste über 2542 km von Nizza nach Le Mans, die zweite über 2487 km von Le Mans nach Vichy und die dritte über 354 km von Vichy nach Paris verläuft. Auf der 5400 km langen Strecke werden Comminges, Le Mans, Reims, Rouen, St. Etienne und Montlhéry angefahren, wo auf den dortigen Rennstrecken Geschwindigkeitsprüfungen zu absolvieren sind, ferner werden auf dem Mont-Ventoux und Peyresourde Bergprüfungen veranstaltet. Zugelassen sind Serien-Tourenwagen, Spezial-Serien-Tourenwagen und Gran Turismo-Fahrzeuge. Die Veranstaltung findet vom 17. bis 23. September statt. U. a. beabsichtigen auch Moss, Collins, Schell und Behra zu starten. Nennungen sind an den A.C. de Nice, 7 rue Massenent, Nizza, Frankreich, zu richten.

*

Um den Großen Preis von Berlin veranstaltet der A.v.D. am 16. September auf der Berliner Avus ein international besetztes Rennen für Rennsportwagen bis zu 1500 ccm. Neben Porsche, AWE und Borgward sollen Maserati, Cooper-Climax und Lotus-Climax vertreten sein. Das Rennen geht über 30 Runden gleich 249 km. Außerdem werden drei Läufe für Gran Turismo-Fahrzeuge bis 1300, 2000 und über 2000 ccm durchgeführt. Vor den Wagenrennen wird der DMV fünf Motoradrennen der Klassen 125, 250, 350, 500 ccm Solo- und 500 ccm Seitenwagenmaschinen laufen lassen.

*

Im Anschluß an die NSU-Werke unternahmen auf den Bonneville Salt Flats je eine Mannschaft von MG und Austin-Healey Angriffe auf bestehende Klassenrekorde. Der MG, den wir an dieser Stelle bereits beschrieben haben, erreichte dabei folgende Bestwerte: 50 km mit 228,56 km/st; 50 Meilen mit 230,28 km/st; 100 km mit 230,7 km/st; 200 km mit 232,05 km/st; 500 km mit 229,8 km/st; 500 Meilen mit 224,97 km/st, 1000 km mit 225,87 km/st; 3 Std. mit 229,35 km/st. Der stromlinienförmig verkleidete und mit einem Sechszylinder-2,7-Liter BMC-Motor mit Kompressor ausgerüstete Austin-Healey verbesserte den 200-Meilen-Rekord auf 245,43 km/st und den 500-km-Rekord auf 245,13 km/st. Inzwischen hat MG insgesamt 63 amerikanische und internationale, Austin-Healey 22 amerikanische und 6 internationale Rekorde aufgestellt.

*

Den Großen Preis von Pescara auf der bekannten Abruzzen-Rundstrecke an der adriatischen Küste gewann überraschend der Franzose Manzon auf einem 2 Liter Gordini, mit dem er in der letzten Runde noch kurz vor dem Ziel die Spitze übernehmen konnte. Manzon erreichte für die 358 km-Distanz eine Zeit von 2:41:02 = 133,38 km/st. Zweiter wurde Taruffi auf Maserati mit 2:41:03 und dritter Munaron auf Ferrari mit 2:41:07. Jean Behra, der mit seinem Maserati schon beim Start an die Spitze ging, fiel in der vorletzten Runde, mit 3 min Vorsprung in Führung liegend, wegen Zündstörungen weit zurück. Das Rennen war für Sportwagen bis 2 und 1,5 Liter ausgeschrieben, letztere wurden gesondert gewertet. In der 1,5 Liter-Klasse gab es einen scharfen Kampf zwischen Maglioli auf einem Werks-Porsche 1500 RS und Villoresi auf dem neuen, sehr schnellen 1,5 Liter Osca mit zwangsläufiger Ventilsteuerung. Maglioli, der zeitweise bis auf 5 sec an den führenden Behra herankam, mußte schließlich Villoresi weichen und schied wegen Defekts an den Stoßdämpfern aus. Villoresi gewann klar mit 132,17 km/st die 1,5 Liter-Klasse.

*

Graf Berghe von Trips, der beim Großen Sportwagenpreis von Schweden am Steuer eines Werks-Ferrari eine ausgezeichnete Vorstellung gab, erhielt jetzt von Commendatore Ferrari das Angebot, beim Großen Preis von Italien und Europa in Monza einen Formel 1-Rennwagen von Ferrari zu fahren. GÜMO

Eine Reise in die Zukunft

Die Nacht steht schwarz über der Autobahn. Nur die Scheinwerfer meines Wagens zerteilen das Dunkel und weisen den Weg. Plötzlich geistert das weiße Licht einer Taschenlampe über die Fahrbahn. Ich trete scharf in die Bremsen und halte am Straßenrand. Hinter der Taschenlampe taucht ein Polizist auf. Seine Knobelbecher hallen auf Beton. Fragend schaue ich ihm entgegen. Da brüllt er mir zu: „Wissen Sie nicht, daß Sie hier nur 60 fahren dürfen?!" Ich schüttele verwundert den Kopf und blicke von seinen Knobelbechern über die Uniform in ein starres Gesicht. Da weiß ich plötzlich: du bist wieder zu Hause. Vor vier Stunden bin ich in Stuttgart gelandet, nach einem langen Flug von San Francisco kommend. Zum 12. Mal überquerte ich das Große Wasser.

Polizisten gibt es in der ganzen Welt. Sie sind von den Bürgern bestellt, um für ihre Sicherheit zu sorgen und die Ordnung aufrechtzuerhalten. Aber wie war das doch noch vor wenigen Tagen? Ach richtig, plötzlich fällt es mir wieder ein: jener Sheriff im Flamingo-Hotel von Las Vegas. Ja, er war ganz anders, ein Zivilist in Uniform. Ich glaube, ich muß es Ihnen erzählen. Nun, das was so:

Das Flamingo-Hotel in Las Vegas, der berühmten Spieler-Stadt, die mitten in der Wüste entstand, ist einer jener modernen Hotel-Paläste, in denen der Gast von allem nur möglichen Luxus umgeben ist und noch nicht einmal so sündhaft viel dafür bezahlt. Einen swimming pool gibt es dort mit tiefblauem Wasser, das andauernd erneuert wird und bei 60 Grad in der Sonne auch noch einigermaßen kühl ist, dann die größte Bar der Welt und einen riesigen Spielsaal, in dem man an einem Abend leicht ein paar hundert Dollar verlieren, aber auch in sogenannten Slot-Maschinen, scherzhaft als einarmige Räuber bezeichnet, für 5 Cent einige Dollar gewinnen kann. Die Attraktion ist jedoch der Flamingo-Room. Ein höchst eleganter Speisesaal, in dem neben einem wirklich ausgezeichneten Lunch noch eine Show geboten wird, mit gut ausgezogenen Girls und Singers sowie einigen Schau-Nummern, von denen jede eine Wucht ist, mit einem sehr berühmten Filmstar als Mittelpunkt. Nun, wenn man diese Show erleben will, dann reserviert man sich tunlichst einige Tage vorher einen Tisch. Glaubt man sich derart gesichert, so bedeutet das keinesfalls, daß man am Abend, an dem die Show steigt, einfach so an seinen Tisch schlendern und Platz nehmen kann. Nein, keinesfalls. Da stellt man sich zunächst einmal vor dem Eingang in einer langen Reihe auf. Bewundert hinreißend schöne Frauen, mit einem Make-up, das jedem Kunstmaler zur Ehre gereichen würde, die schlanken Beine in zierlichen Schuhen aus Plexi-Glas und mit einer Handtasche aus dem gleichen Material am Arm, die man ob ihres klar erkennbaren Inhalts für einen Musterkoffer der amerikanischen Kosmetik-Industrie hält. Daneben wartet dann geduldig der Kavalier, manchmal im Smoking, meistens jedoch im legeren Straßen-Anzug, denn draußen vor der Tür steht ja: Komme einfach wie Du bist, wir freuen uns schon, Dich hier zu haben, ganz gleich wie. Die Kontraste sind dann nicht zu übersehen. Nun gut, die Leutchen rücken nun nicht einfach so aus eigenem Ermessen der Türe näher, sondern warten, bis sie dazu aufgefordert werden, und das besorgt ein Sheriff, von dem man glaubt, er sei von den Film-Studios des benachbarten Hollywood nur so als Attraktion ausgeliehen worden. Mitten zwischen der eleganten Welt stolziert dieser Sheriff, bewaffnet mit einem furchterregenden Colt, der lässig an seiner Seite baumelt, die engen Khaki-Hosen in derben Cowboy-boots steckend, die, mit gar vielen Falten ausgestattet, auf ein hohes Alter schließen lassen. Dieser Sheriff wirkt sehr imponierend, wenn er, lässig, immer den Zivilisten in Uniform herauskehrend, die Menge mit väterlichem Tone auffordert: „Please, move forward, folks!" Er wird nie laut, nie aufgeregt und schon gar nicht grob. Ganz einfach sagt er, seid doch so nett, Leute, und rückt wieder ein paar Schritte näher der großen Attraktion. Dieser Sheriff mit dem großen funkelnden Messing-Stern auf der Brust ist typisch für die Haltung des Polizisten im amerikanischen Westen. Verwundert werden Sie nun aber fragen, was hat dort eigentlich ein Polizist zu tun. Ehrlich gesagt, das weiß ich auch nicht, aber es bedeutet keinesfalls, daß einem im Westen auf Schritt und Tritt Polizisten begegnen. Dort, wo man sie nämlich am ehesten vermuten würde, sind sie eigentlich gar nicht vorhanden. Ich meine im dicksten Verkehr von Los Angeles.

Vor diesem Verkehr hat man mich vorher gewarnt. „Wenn du dort fahren kannst, dann kannst du dich mit dem Auto in jeder Stadt Amerikas bewegen!" meinte man. Mein Gott, diese Leute müßten einmal zwischen all den Mopeds, Rollern, Sonntagsfahrern oder Lastern herumturnen, die sich auf unseren Straßen so bewegen. Amerika, du hast es doch viel leichter! Zunächst fließt der amerikanische Verkehr viel besser. Das liegt nicht nur an den ausgezeichneten Straßen, sondern vor allem an der Tatsache, daß es dort auf den Straßen fast nur relativ gleichschnelle Automobile gibt und keine Fahrräder, Motorräder, Mopeds oder träge dahinkriechende Laster. Los Angeles rühmt sich, die besten und modernsten Highways Amerikas, ja, der Welt zu haben, und das mit Recht. Man nennt sie dort allerdings Freeways, weil ihre Benutzung im Gegensatz zu den Turnpikes des Westens gebührenfrei ist. Diese Freeways ziehen sich außergewöhnlich kühn und konsequent angelegt mitten durch die Stadt. Im Herzen von Los Angeles befindet sich dann ihr Hauptknotenpunkt, von dem aus über Brücken die Abzweigungen zu den einzelnen Stadtteilen führen. Fliegt man über dieses gewaltige Bauwerk, dann ist man fasziniert von seiner Größe und der Großzügigkeit, mit der es angelegt wurde. Aber in den sogenannten Rushhours, den Stunden des Geschäftsverkehrs, erkennt man, daß diese in jeder Richtung vierbahnige Autostraße schon bald wieder zu eng sein wird. Dann fließt ein gewaltiger Strom von Automobilen fast Stoßstange an Stoßstange auf allen vier Bahnen zugleich im 80 oder 90 km/st-Tempo ohne Aufenthalt den verschiedenen Zielen zu. Keiner darf langsamer als 55 Meilen (ca. 88 km/st) fahren, und nur bei den einzelnen Abzweigungen sind etwa 70 km/st erlaubt. Will man den Freeway verlassen, so hat man sich rechtzeitig auf die rechte äußere Fahrbahn zu begeben, was dem Hintermann durch Zeichengeben angedeutet wird. Ein Ausscheren erst im letzten Augenblick ist allerdings unmöglich, dann wird man eben vom Strom weitergeschleust bis zur nächsten Ausfahrt. Jeder ordnet sich willig den Erfordernissen der Allgemeinheit unter, ein Schwimmen gegen den Strom würde hier unweigerlich ein Chaos heraufbeschwören. Was mich aber am meisten beeindruckt hat, man sieht fast gar keine Polizei. Das ordnet sich alles von selbst, und nur höchst selten entdeckt man irgendwo in einer Seitenstraße, versteckt hinter einem Busch, ein Police-car. Innerhalb der Stadt selbst wird der Verkehr fast an jeder Straßenkreuzung durch automatische Traffic-lights geregelt. Trotz der enormen Verkehrsdichte ist der Fußgänger König in Los Angeles; will er eine Straße überqueren, dort, wo keine Traffic-lights sind, dann tut er das an einem durch zwei weiße Striche markierten Übergang. Sobald er ihn betritt, stoppt jedes Automobil, das sich nähert. Ich habe oft genug versucht, dem Automobilisten den Vortritt zu lassen, doch hat er das nie akzeptiert. Zu Ehren der Fußgänger von Los Angeles muß allerdings gesagt werden, daß sie sich genau so diszipliniert im Verkehr bewegen wie die Autofahrer.

Los Angeles ist, an seiner Ausdehnung gemessen, die größte Stadt der Welt. Sie ist so groß, daß man sich als Europäer fast verloren darin vorkommt. Die einzelnen Boulevards sind 50, ja 60 km lang. Wir haben an einem Samstagabend eine kurze Spazierfahrt durch die Stadt gemacht, bei der wir mehr als 150 km zurücklegten. Deshalb hat der Bürger von Los Angeles auch eine ganz andere Beziehung zu den Entfernungen. Als ich Louis Meyer, den Produzenten der Indianapolis-Rennmotoren, telefonisch bat, mich abzuholen, meinte er: „Ach, du wohnst drüben in Santa Monica, das ist ja ganz in meiner Nähe!" Dieses „ganz in meiner Nähe" umschrieb eine Entfernung von 32 km . . .!

Ohne Automobil ist man in Los Angeles verraten und verkauft. Es gibt zwar eine öffentliche Omnibus-Linie, aber um große Entfernungen — so, wie sie dort an der Tagesordnung sind — zurückzulegen, kostet das viel zu viel Zeit, und Zeit ist in Amerika immer noch Geld. Deshalb hat eine Familie mehrere Automobile. Der Vater braucht es, um ins Geschäft zu fahren, die Mutter, um im Supermarket einzukaufen, die älteren Kinder, um ins College zu gelangen. Das ist mit ein Grund — neben der Parknot — warum der Volkswagen so glänzende Aussichten in den Staaten und besonders im Westen hat. Er ist relativ billig in der Anschaffung und noch viel billiger im Unterhalt. Denn auch der Amerikaner rechnet heute mit dem Kraftstoff-Verbrauch. Die Gallone (4 Liter) kostet schon teilweise 30 Cent, das sind ca. 1.20 DM; vor Jahren waren dafür noch 25, sogar 20 Cent zu bezahlen. Der Volkswagen ist heute im Straßenbild von Angeles, und nicht nur von Los Angeles, eine alltägliche Erscheinung geworden.

Verblüffend ist oft die Einstellung der amerikanischen Frau zum Automobil. Sie wird von rein kommerziellen Motiven diktiert. Ein nettes Girl, ein school teacher nebenbei bemerkt, fuhr mich einmal mit ihrem 1953er Ford hinaus zu den Fox-Film-Studios. Diese Fahrt dauerte ungefähr 30 Minuten. Vom Start bis zur Ankunft schilderte sie mir nur die Vorzüge ihres gebrauchten Ford, wie preiswert sie ihn gekauft habe und daß sie ihn zusammen mit ihrem mechanic aussuchte, der dabei Kompression, Lenkung, Stoßdämpfer usw. prüfte und den Zustand des Lacks nicht vergaß. Ich solle nur einmal feststellen, wie gut der Lack jetzt noch wäre, ich müsse nur entschuldigen, daß ihr car nicht gewaschen sei, aber das falle bei diesem „smog" nicht auf. Smog ist ein Spezial-Ausdruck der Los Angelesen, er setzt sich zusammen aus smoke (Rauch) und fog (Nebel). Jeden Morgen ist der Küstenabschnitt von Los Angeles — genau wie in San Francisco auch — von Nebelschwaden verhüllt, die von der See her heranziehen. Gegen Mittag klart es dann auf. Der Rauch — smoke — ist eine Sache für sich. Man hat schon namhafte Wissenschaftler damit beauftragt, seine Herkunft zu ergründen. Einige machen Fabriken dafür verantwortlich, andere die Auspuffgase der unzähligen Automobile, in der letzten Zeit scheint sich jedoch die wirkliche Ursache herauskristallisiert zu haben, sie ist ein Phänomen: die Riesenstadt Los Angeles besitzt nämlich keine Müllabfuhr! Da der Müll ja irgendwie vernichtet werden muß, hat jeder Hausbesitzer in seinem Garten einen sogenannten Müllofen stehen, in dem die täglich anfallende Menge verbrannt wird. Gewiß, eine hygienische Einrichtung, doch der Rauch muß auch irgendwie abziehen und die feuchte Luft sorgt dafür, daß das nicht zu schnell geschieht.

Im Hintergrund des amerikanischen Lebens zeichnet sich klar und eindrucksvoll die Zukunft ab, jene Zukunft, die sich auch für uns auftun wird und an deren Schwelle wir bereits stehen: Die Technik bestimmt immer mehr die Formen menschlichen Daseins. Und diese Entwicklung von Morgen wird nicht nur durch die rasenden Dreiecke 20 000 Meter über den Mojave Deserts angedeutet, sondern schon in der gewaltigen Industrie Amerikas verkörpert, seinem phantastischen Strom von Automobilen und jener Riesenflotte von Verkehrsflugzeugen, die heute schon in fast beängstigendem Gedränge den großen Städten zustreben und uns in wenigen Jahren erlauben werden, in London zu frühstücken, in San Francisco zu lunchen nud am Abend in Hawaii zu bummeln. *Günther Molter*



Das Luftbild von Mehlem am Rhein zeigt, wie fortschrittlicher Straßenbau aussieht.

Zu arm für gute Straßen?

Das mit großem Aufwand verkündete Straßenbauprogramm ist festgefahren. Bund und Länder haben die für den Straßenbau vorgesehenen Haushaltsmittel um 10% gekürzt. Das bedeutet: Rund 80 Millionen DM gehen in diesem Jahr für den Ausbau von Autobahn und Bundesstraßen verloren. Weitere 80 Millionen zogen die Länder ab. Die Verkehrsteilnehmer aber schütteln die Köpfe. Sind wir zu arm für gute Straßen?

Nach den letzten Meldungen stellt man überall in der Bundesrepublik Spaten und Schaufeln beiseite: Große Bauunternehmungen beschäftigen ihre Fachkräfte mit Hilfsarbeiten und andere wollen sogar ihr Stammpersonal entlassen. Während überall im Bauwesen mit Hochdruck gearbeitet wird, kriecht der Straßenbau im Schneckentempo dahin. Das Institut für Wirtschaftsforschung in München sagt: Die Kapazität des westdeutschen Straßenbaues ist zur Zeit nur mit etwa 50% ausgelastet. Währenddessen treibt der Verkehr auf unseren Straßen unaufhaltsam dem Chaos zu.

Der Verkehrsteilnehmer wundert sich mit Recht über die stiefmütterliche Behandlung des Straßenbaues im Haushaltsplan. In Amerika steht, wie kürzlich bekannt wurde, der Ausbau der Straßen für die kommenden Jahre an zweiter Stelle im Etat. Sogar in unserem eigenen Land geben uns die Amerikaner ein gutes Baubeispiel ums andere. Eine Luftaufnahme von der „Ami-Siedlung" Mehlem am Rhein zeigt eines davon. Für eine Ortschaft von nur wenigen tausend Einwohnern wurden hier Straßen gebaut, die das Herz jedes Fachmannes höher schlagen lassen. Breit ausladende Schleifen, wenig Kreuzungen, doppelte Fahrbahnen, Parkraum in Hülle und Fülle — eine „Traumstadt". Bei uns aber quält sich der Verkehr durch enge Ortsdurchfahrten, verbaute Innenstädte und über schmale überlastete Fernstraßen.

So baut Amerika Straßen für seinen Autoverkehr: der Hollywood - Freeway mit vier Fahrbahnen in jeder Richtung und einer Länge von etwa 100 km

Foto: California Highway and Public Works.

Preise der deutschen Personenwagen

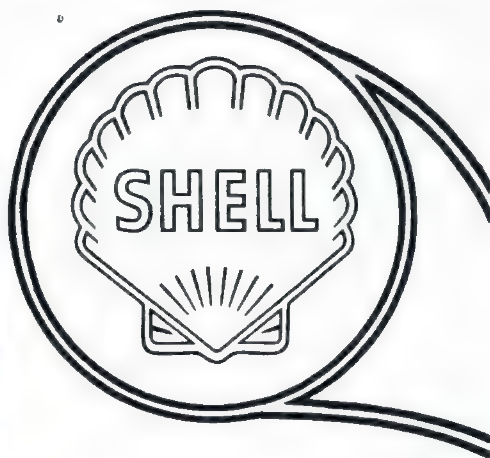
Stand vom 1. September 1956

	Listenpreis DM	Mehrpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
BMW 2,1 Liter Sechszylinder			
501 Limousine viertürig	11 500.—	65.—	680.—
BMW 2,6 Liter V8-Zylinder			
501 Limousine viertürig	14 450.—	65.—	680.—
502 Limousine viertürig	16 950.—	65.—	680.—
BMW 3,2 Liter V8-Zylinder			
502 Limousine viertürig	18 350.—	65.—	680.—
505 Fahrgestell für Pullman-Limousine	13 400.—		
503 Sport-Coupé 2/2sitzig	29 500.—	serienmäßig	
503 Sport-Cabriolet 2/2sitzig	29 500.—	serienmäßig	
507 Touring Sport Roadster	26 500.—	serienmäßig	
hierzu Coupé-Aufsatz	1 500.—		
Borgward-Isabella			
Limousine zweitürig	6 980.—	160.—	540.—
Limousine zweitürig „TS"	7 980.—	160.—	540.—
Cabriolet 2/2sitzig	9 950.—	serienmäßig	
Coupé 2/2sitzig	9 950.—	serienmäßig	
„TS" Cabriolet u. Coupé 2/2sitzig	10 950.—	serienmäßig	
Kombiwagen dreitürig	7 280.—	160.—	
Borgward-Hansa 2400			
Limousine viertürig	12 500.—	serienmäßig	820.—
Mehrpreis für Strömungsgetriebe	850.—		
DKW 3=6			
Limousine zweitürig (Dreigang)	5 295.—	160.—	385.—
Limousine-Spezial zweitürig	5 695.—	160.—	385.—
Luxus-Coupé zweitürig	5 995.—	160.—	385.—
Limousine viertürig	6 495.—	160.—	425.—
Cabriolet viersitzig	7 295.—	160.—	
Cabriolet zweisitzig	7 895.—	160.—	
„Universal" Kombiwagen dreitürig	6 185.—	85.—	
Ford-Taunus			
12 M Limousine zweitürig	5 690.—	160.—	385.—
15 M Limousine zweitürig	6 185.—	160.—	385.—
15 M de Luxe Limousine zweitürig	6 935.—	160.—	385.—
15 M Cabriolet zweisitzig	8 575.—	160.—	
15 M Cabriolet viersitzig	8 650.—	160.—	
15 M Kombiwagen dreitürig	6 550.—	160.—	
Goliath GP 700			
Limousine zweitürig	5 235.—	175.—	350.—
Cabrio-Limousine zweitürig	5 635.—	175.—	
Kombiwagen dreitürig	5 435.—	175.—	
Goliath GP 900 V			
Limousine zweitürig	5 485.—	175.—	350.—
Cabrio-Limousine zweitürig	5 885.—	175.—	
Kombiwagen dreitürig	5 685.—	175.—	
Goliath GP 900 E			
Limousine zweitürig	5 750.—	175.—	350.—
Cabrio-Limousine zweitürig	6 150.—	175.—	
Kombiwagen dreitürig	5 950.—	175.—	
Lloyd 250			
LP 250 Limousine zweitürig	2 980.—	60.—	175.—
Lloyd 400			
LP 400 Limousine zweitürig	3 350.—	serienmäßig	175.—
LC 400 Cabrio-Limousine zweitürig	3 680.—	serienmäßig	
LS 400 Kombiwagen dreitürig	3 480.—	serienmäßig	
Lloyd 600			
LP 600 Limousine zweitürig	3 680.—	serienmäßig	175.—
LC 600 Cabrio-Limousine zweitürig	3 980.—	serienmäßig	
LS 600 Kombiwagen dreitürig	3 790.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz 1,8 Liter			
Typ 180 Limousine viertürig	8 700.—	serienmäßig	600.—
Typ 180 D Limousine viertürig	9 450.—	serienmäßig	600.—

	Listenpreis DM	Mehrpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
Mercedes-Benz 1,9 Liter			
Typ 190 Limousine viertürig	9 450.—	serienmäßig	600.—
Typ 190 SL Roadster zweisitzig	16 500.—	serienmäßig	
Typ 190 SL Coupé zweisitzig	17 100.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz 2,2 Liter			
Typ 219 Limousine viertürig	10 500.—	serienmäßig	600.—
Typ 220 S Limousine viertürig	12 500.—	serienmäßig	600.—
Typ 220 S Cabriolet viersitzig	21 500.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz 3 Liter			
Typ 300 Limousine viertürig	22 000.—	serienmäßig	750.—
Typ 300 Cabriolet D viertürig	24 700.—	serienmäßig	
Mehrpreis für autom. Getriebe	1 500.—		
Typ 300 S Coupé 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
Typ 300 S Cabriolet 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
Typ 300 S Roadster 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
Typ 300 SL Sport-Coupé zweisitzig	29 000.—	serienmäßig	
NSU-Fiat „Jagst"			
Cabrio-Limousine zweitürig	4 150.—	180.—	
NSU-Fiat „Neckar"			
34 PS Limousine viertürig	5 550.—	250.—	
50 PS Sport-Cabriolet zweisitzig	9 500.—	250.—	
50 PS Sport-Coupé zweisitzig	9 700.—	250.—	
50 PS Spyder zweisitzig	10 950.—	250.—	
Opel-Olympia Rekord			
„Olympia" Limousine zweitürig	5 350.—	160.—	
„Olympia Rekord" Limousine zweit.	6 100.—	160.—	
„Caravan" Kombiwagen dreitürig	6 400.—	160.—	
Opel-Kapitän			
Limousine viertürig	9 350.—	160.—	
Porsche			
Coupé „1300"	11 400.—	serienmäßig	650.—
Coupé „1300 Super"	13 500.—	serienmäßig	650.—
Coupé „1600"	12 700.—	serienmäßig	650.—
Coupé „1600 Super"	13 800.—	serienmäßig	650.—
Coupé „1500 GS Carrera"	18 500.—	serienmäßig	650.—
Mehrpreis für Cabriolet	1 200.—		
Minderpreis für Speedster	800.—		
Spyder „1500 RS"	24 600.—		
Volkswagen			
Standard-Limousine zweitürig	3 790.—	serienmäßig	250.—
Export-Limousine zweitürig	4 600.—	serienmäßig	250.—
Cabriolet viersitzig	5 990.—	serienmäßig	
Karmann-Ghia-Coupé	7 500.—	serienmäßig	
BMW-Isetta			
250 ccm Moto-Coupé	2 750.—	26.—	serienmäßig
300 ccm Moto-Coupé	2 890.—	26.—	serienmäßig
Fuldamobil			
200 ccm Typ S 4	2 780.—		
Goggomobil			
T 250 Limousine zweitürig	2 940.—	52.—	55.—
T 300 Limousine zweitürig	3 050.—	52.—	55.—
Heinkel			
175 ccm Kabine	2 750.—	35.—	serienmäßig
Maico-Champion			
MC 400 Cabrio zweisitzig	3 480.—	serienmäßig	
MC 400/4 Limousine zweitürig	3 590.—	75.—	
Messerschmitt KR 200			
Roadster	1 998.—	65.—	
Kabinenroller Standard	2 245.—	65.—	
Kabinenroller Luxus	2 395.—	serienmäßig	
Meyra 200			
Limousine 2/2sitzig	3 300.—		
Spatz			
Zweisitzer offen	2 975.—		

... tatsächlich – ein Kraftstoff mit dem sechsten Sinn





Den sechsten Sinn für höchste Leistung und Wirtschaftlichkeit beweisen unsere Physiker, Chemiker und Ingenieure, wenn sie Kraftstoffe entwickeln und für den Fahrbetrieb „fit" machen.

So sind seit jeher Shell Kraftstoffe Spitzenerzeugnisse. Zudem enthalten nur sie den Wirkstoff I.C.A. nach dem Deutschen Bundespatent Nr. 855 480.

I.C.A. bringt Sicherheit in den Verbrennungsablauf und steuert die Kraftstoffenergie zu höchster Leistung. Mit I.C.A. laufen Motoren rund und weich.

Deshalb sind Shell und Super Shell mit ICA tatsächlich richtig für alle Benzinmotoren.

man tankt SHELL

Der Zollstock des Zöllners im Kraftstofftank

Nach der ursprünglichen Regelung des § 134 Abs. 1 Nr. 1 der Allgemeinen Zollordnung (AZO) blieben Kraftstoffe bis zu einer Menge von 20 Litern zollfrei, die im Hauptbehälter eines deutschen, von einer Auslandsfahrt zurückkehrenden Kraftfahrzeugs enthalten waren. Eine Ausnahme bestand für den Fall, daß sich bei der Ausreise eine größere Menge im Hauptbehälter befand und dies bei der Wiedereinfuhr durch Vorlage eines Kraftstoffausweises nachgewiesen wurde (§ 134 Abs. 2 Nr. 1 AZO). Einer Anregung der Wirtschaftskommission für Europa (ECE) folgend und darüber hinausgehend wurde durch einen Erlaß des Bundesfinanzministeriums vom 1. 12. 1951 die Abgabenfreiheit auf eine Menge von 50 Litern ausgedehnt. Diese Maßnahme veranlaßte nun die Tankstelleninhaber in den grenznahen Gebieten zu einem immer lauter werdenden Geschrei. Sie behaupteten, daß ihre Umsätze teilweise bis zu 50% rückläufig seien. In einem gewissen Umfang erschien das auch glaubhaft, weil die in Grenznähe wohnenden Fahrzeuginhaber zuweilen nur deshalb Fahrten ins benachbarte Ausland unternahmen, um dort das billigere Benzin zu tanken und daneben die Freimengen an sonstigen Waren einzukaufen.

Nach der Erhöhung der Steuersätze für Mineralöle durch das Verkehrsfinanzgesetz vergrößerte sich das bisherige Gefälle der Mineralölpreise zum Ausland noch mehr. Dies hätte zweifellos den Anreiz zu Tankfahrten in das benachbarte Ausland verstärkt, womit ein weiterer Umsatzrückgang für die Tankstellen in den grenznahen Gebieten verbunden gewesen wäre. Dem versuchte man durch eine Herabsetzung der bisherigen Freimenge für inländische Kraftfahrzeuge zu begegnen. Das ist durch einen Erlaß des Bundesfinanzministeriums vom 26. 4. 1955 geschehen, wonach nunmehr 25 Liter (anstatt ursprünglich 20 Liter) abgabenfrei gelassen werden.

Unberührt hiervon bleiben ausländische Kraftfahrzeuge im großen Reiseverkehr. Bei diesen ist nach wie vor der gesamte Inhalt der im Hauptbehälter eingebrachten Kraftstoffe abgabenfrei. Hiervon ausgenommen sind lediglich die ausländischen Lastkraftwagen, bei denen wegen der teilweise übergroßen Kraftstoffbehälter mit einem Fassungsvermögen bis zu 800 Litern die Abgabenfreiheit begrenzt ist, und zwar auf 100 Liter bei solchen von 3 bis 5 Tonnen Ladefähigkeit und auf 150 Liter bei schwereren Wagen.

Für inländische Kraftfahrzeuge gilt danach zur Zeit folgendes: Abgabenfrei gelassen wird die gleiche Kraftstoffmenge, die im Hauptbehälter ausgeführt wurde. Ohne Rücksicht auf die ausgeführte Menge bleiben allgemein 25 Liter Kraftstoff abgabenfrei. Das bedeutet, daß z. B. bei einem Personenkraftwagen, der mit vollem Tankinhalt ausreist, die gleiche Menge Kraftstoff bei der Wiedereinreise abgabenfrei gelassen wird. Für einen Personenkraftwagen, der nur mit 5 Litern Tankinhalt ausreist, können dagegen 25 Liter Kraftstoff abgabenfrei eingeführt werden. Diese Menge reicht in jedem Fall bis zur nächsten inländischen Tankstelle.

Es wurde nunmehr u. a. vorgeschlagen, sogenannte Tankfahrten dadurch zu verhindern, daß die Freimengen nur in den Fällen auf 25 Liter begrenzt werden, in denen der Fahrer Anlaß zum Verdacht einer Tankfahrt gegeben hat. Gegen diesen Voschlag bestehen jedoch folgende Bedenken:

Bereits nach der jetzigen Regelung des § 134 Abs. 1 Satz 4 AZO wird den aus dem Ausland zurückkehrenden Kraftfahrzeughaltern keine Zollbefreiung gewährt, wenn feststeht oder mit Sicherheit anzunehmen ist, daß eine Tankfahrt vorliegt. Es hat sich aber in der Praxis gezeigt, daß diese Vorschrift nicht geeignet ist, sogenannte Tankfahrten zu verhindern, denn der Nachweis, daß eine Fahrt ins Ausland nur zum Tanken von Kraftstoffen unternommen worden ist, kann nur in seltenen Fällen erbracht werden. Weiter erscheint es aber aus Gründen der Gleichbehandlung aller Steuerpflichtigen und vom Standpunkt der praktischen Durchführung aus bedenklich, die Zollbefreiung oder ihre Höhe von dem Vorliegen eines bloßen Verdachts abhängig zu machen, denn ob ein Zollbeamter einen Fahrer für verdächtig hält oder nicht, hängt weitgehend von seiner subjektiven Einstellung und seiner Mentalität ab. Den Abfertigungsbeamten müssen für ihre Entscheidungen klar erkennbare objektive Normen an die Hand gegeben werden. Deshalb sollten Zollbefreiungen in der Regel und insbesondere dort, wo es gilt, schnelle Entscheidungen zu treffen, nur von objektiven Merkmalen abhängig gemacht werden. Das für die Bemessung der Freimenge vorgeschlagene, von der subjektiven Aufassung des Beamten abhängige Merkmal des Verdachts ist daher für die Praxis wenig geeignet, weil es eine gleichmäßige Behandlung der Reisenden nicht gewährleistet und Unsicherheiten in sich birgt, die Anlaß zu unliebsamen Auseinandersetzungen zwischen den Zollbeamten und den Reisenden geben.

Im übrigen wird dem Vorschlag, die Prüfung der Kraftstoffbehälter beim Überschreiten der Grenze auf Verdachtsfälle zu beschränken, praktisch bereits dadurch weitgehend Rechnung getragen, daß die Zollstellen bereits angewiesen sind, bei der Bemessung der Freimengen großzügig zu verfahren und die Überprüfung des Tankinhalts, die ohnehin nur stichprobenweise vorgenommen werden kann, im wesentlichen auf Fahrzeughalter zu beschränken, für die nach den Umständen Tankfahrten lohnend sind. Andere Reisende sollen nach Möglichkeit unbehelligt bleiben. Gegen eine Verwirklichung des darüber hinausgehenden Vorschlags bestehen jedoch Bedenken. Nach den Vorschriften der Abgabenordnung haben die Zollstellen alle steuerpflichtigen Fälle zu erforschen und von Amts wegen die tatsächlichen und rechtlichen Verhältnisse zu ermitteln, die für die Steuerpflicht und die Bemessung der Steuer wesentlich sind. Diese Ermittlungspflicht besteht allgemein und ist nicht auf Personen beschränkt, die Anlaß zu dem Verdacht geben, daß sie einer Steuerpflicht unterliegen. Eine über die bestehende Anordnung hinausgehende Einschränkung des Prüfungsrechts wäre daher mit der steuerlichen Ermittlungspflicht, die in § 204 Abs. 1 der Reichsabgabenordnung gesetzlich festgelegt ist, nicht vereinbar.
Z.

Die vorstehenden Ausführungen stellen die Meinung eines Fachmannes für Zollfragen dar. Daß die Herabsetzung der Freimenge auf 25 Liter und die oft kleinliche Handhabung der einschlägigen Bestimmungen bei den betroffenen Kraftfahrern meist berechtigten Unwillen hervorrufen, steht auf einem anderen Blatt. Redaktion.

Preise der ausländischen Personenwagen

Stand vom 1. September 1956

Modell	DM	
Alfa Romeo-Giulietta (4 Zyl., 1290 ccm)		
50 PS „Giulietta" Limousine viertürig	10 980.—	1)
65 PS „Giulietta Sprint" Spyder zweisitzig	13 980.—	1)
65 PS „Giulietta Sprint" Coupé zweisitzig	14 980.—	1)
90 PS „Giulietta Sprint Veloce" Coupé zweisitzig	18 600.—	2)
Alfa Romeo 1900 Super (4 Zyl., 1975 ccm)		
90 PS „1900 Super" Limousine viertürig	15 500.—	1)
90 PS „1900 Super" Primavera zweitürig	18 500.—	1)
115 PS „1900 Super TI" Limousine viertürig	17 950.—	1)
115 PS „1900 Super Sprint" Coupé zweisitzig	25 500.—	2)
Austin A 30 (4 Zyl., 803 ccm, 30 PS)		
Limousine zweitürig	4 460.—	3)
Limousine viertürig	4 960.—	3)
„Countryman" Kombiwagen	5 630.—	3)
Austin A 40 (4 Zyl., 1200 ccm, 42 PS)		
„Countryman" Kombiwagen	7 130.—	3)
Austin A 50 (4 Zyl., 1489 ccm, 50 PS)		
„Cambridge de Luxe" Limousine viertürig	6 580.—	3)
Austin A 90/A 105 (6 Zyl., 2640 ccm)		
85 PS „A 90 Westminster" Limousine viertürig	8 430.—	3)
100 PS „A 105 Spezial" Limousine viertürig	10 430.—	3)
Austin-Healey 100 (4 Zyl., 2660 ccm)		
90 PS „100" Sport-Roadster	11 830.—	3)
110 PS „100 M" Sport-Roadster	13 680.—	3)
Coupé-Aufsatz	1 250.—	
Buick (V 8, 5272 ccm, Dynaflow)		
220 HP „Spezial 40" Riviera viertürig	21 000.—	4)
250 HP „Super 50" Limousine viertürig	22 710.—	5)
250 HP „Super 50" Riviera viertürig	24 035.—	6)
250 HP „Roadmaster 70" Limousine viertürig	24 940.—	7)
250 HP „Roadmaster 70" Riviera viertürig	26 865.—	8)
Cadillac 62 (V 8, 5972 ccm, 267 HP, Hydramatic)		
Limousine viertürig	33 100.—	8)
Sedan de Ville viertürig	34 950.—	8)
Chevrolet-Sechszylinder (3859 ccm, 138 HP)		
Standard-Limousine viertürig (Synchron)	13 870.—	
Luxus-Limousine viertürig (Synchron)	14 600.—	
„Bel Air" Limousine viertürig (Synchron)	15 185.—	
„Bel Air" Limousine viertürig (Powerglide)	16 190.—	
„Bel Air" Sport-Limousine viertürig (Synchron)	15 955.—	
„Bel Air" Sport-Coupé zweitürig (Synchron)	15 680.—	
Chevrolet V 8 (4342 ccm, 152 HP)		
„Bel Air" Limousine viertürig (Synchron)	15 655.—	
„Bel Air" Limousine viertürig (Powerglide)	16 660.—	9)
„Bel Air" Sport-Limousine viertürig (Powerglide)	17 430.—	9)
„Bel Air" Sport-Coupé zweitürig (Powerglide)	17 155.—	9)
Chrysler Windsor (V 8, 5424 ccm, 228 HP, Powerflite)		
Limousine viertürig	22 850.—	10)
Newport zweitürig	23 150.—	11)
Cabriolet zweitürig	24 800.—	11)
Chrysler New Yorker (V 8, 5801 ccm, 284 HP, Powerflite)		
St. Regis Coupé zweitürig	27 950.—	11)
Citroen 2 CV (4 Zyl. 425 ccm, 12 PS)		
Rolldach-Limousine viertürig	4 650.—	
Citroen 11 (4 Zyl., 1911 ccm, 59 PS)		
„11 Légère" Limousine viertürig	7 450.—	
„11 Normale" Limousine viertürig	8 350.—	
„11 Familiale" Limousine achtsitzig	9 250.—	
Citroen DS 19 (4 Zyl., 1911 ccm, 75 PS)		
Limousine viertürig	12 350.—	
Continental Mark II (V 8, 6031 ccm, 289 HP, Turbo-Drive)		
Limousine zweitürig	66 650.—	8)
Fiat 600 (4 Zyl., 633 ccm, 19 PS)		
Limousine zweitürig	4 280.—	12)
„Viotti" Coupé zweisitzig	7 950.—	12)
„Multipla" Viersitzer viertürig	4 890.—	12)
„Multipla" Sechssitzer viertürig	4 990.—	12)
Fiat 1100 (4 Zyl., 1089 ccm)		
37 PS „1100" Limousine viertürig	5 650.—	13)
37 PS „1100" Kombiwagen fünftürig	6 890.—	13)
50 PS „1100 TV" Limousine viertürig	7 700.—	13)
50 PS „1100 TV" Spyder zweisitzig	11 500.—	13)
Fiat 1400 B (4 Zyl. 1395 ccm, 54 PS)		
Limousine viertürig	7 950.—	14)
Fiat 1900 B (4 Zyl., 1901 ccm, 73 PS)		
Limousine viertürig	9 800.—	15)
„Grand Vue" zweitürig	13 500.—	15)
Ford-Sechszylinder (3654 ccm, 139 HP)		
„Mainline" Limousine zweitürig	13 775.–	16)

Ford V 8 (4457 ccm, 175 HP)		
„Customline" Limousine zweitürig	14 975.—	16)
Ford Fairlane V 8 (4785 ccm, 205 HP)		
Limousine zweitürig	15 490.—	16)
Ford-Thunderbird (V 8, 5112 ccm, 218 HP)		
Sport-Roadster zweisitzig	22 120.—	17)
Hillman-Minx (4 Zyl., 1399 ccm, 51 PS)		
Limousine viertürig	6 780.—	
Cabriolet zweitürig	7 680.—	
Jaguar 2,4 Liter (6 Zyl., 2483 ccm, 112 PS)		
Limousine viertürig	16 250.—	
Jaguar Mark VII (6 Zyl., 3442 ccm, 190 PS)		
Limousine viertürig	18 750.—	18)
Jaguar XK 140 (6 Zyl., 3442 ccm, 190 PS)		
Sport-Roadster zweisitzig	18 000.—	19)
Sport-Coupé zweisitzig	19 400.—	19)
Sport-Cabriolet zweisitzig	20 000.—	19)
Lancia-Appia (4 Zyl., 1090 ccm, 38 PS)		
Limousine viertürig	10 650.—	
Lancia-Aurelia (6 Zyl., 2266 ccm, 87 PS)		
Limousine viertürig	17 250.—	
Lancia-Aurelia Gran Turismo (6 Zyl., 2451 ccm, 118 PS)		
Coupé zweisitzig	25 590.—	
Spyder zweisitzig	25 590.—	
Lancia-Flaminia (6 Zyl. 2,5 Liter, 98 PS)		
Limousine viertürig	ab Frühjahr 1957 lieferbar	
Lincoln (V 8, 6031 ccm, 289 HP, Turbo-Drive)		
„Capri"	27 675.—	20)
„Premiere"	30 380.—	20)
Mercury (V 8, 5115 ccm, 213 HP)		
Limousine zweitürig „Monterey"	19 135.—	21)
MG—A (4 Zyl., 1489 ccm, 68 PS)		
Sport-Roadster zweisitzig	8 450.—	22)
MG-Magnette (4 Zyl., 1489 ccm, 61 PS)		
Limousine viertürig	8 995.—	23)
Morris-Minor (4 Zyl., 803 ccm, 30 PS)		
Tourer zweitürig	5 375.—	23)
Limousine zweitürig	5 375.—	23)
Limousine viertürig	5 975.—	23)
Kombiwagen	6 375.—	23)
Morris-Cowley (4 Zyl., 1200 ccm, 42 PS)		
Limousine viertürig	6 950.—	23)
Morris-Oxford (4 Zyl., 1489 ccm, 50 PS)		
Limousine viertürig	7 450.—	23)
Kombiwagen	8 450.—	23)
Morris-Isis (6 Zyl., 2640 ccm, 85 PS)		
Limousine viertürig	9 875.—	23)
Kombiwagen	10 050.—	23)
Nash-Metropolitan (4 Zyl., 1489 ccm, 50 PS)		
Coupé zweisitzig	7 310.—	24)
Cabriolet zweisitzig	7 460.—	24)
Oldsmobile (V 8, 5314 ccm, 223 HP, Hydramatic)		
„Super 88" Limousine viertürig	20 825.—	
„Super 88" Holiday viertürig	23 330.—	6)
„98" Limousine viertürig	23 900.—	7)
Peugeot 203 (4 Zyl., 1290 ccm, 45 PS)		
Limousine viertürig	6 150.—	25)
Kombiwagen viertürig	7 400.—	26)
Familiale sechssitzig	8 275.—	26)
Peugeot 403 (4 Zyl., 1468 ccm, 53 PS)		
Limousine viertürig	7 950.—	27)
Plymouth-Sechszylinder (3770 ccm, 127 HP)		
„Plaza" Limousine viertürig (Synchron)	14 750.—	10)
„Savoy" Limousine viertürig (Powerflite)	16 500.—	10)
Plymouth V 8 (3975 ccm, 167 HP, Powerflite)		
„Plaza" Limousine viertürig	16 450.—	10)
„Belvedere" Limousine viertürig	17 600.—	10)
„Belvedere" Sport-Coupé zweitürig	18 250.—	10)
Pontiac Chieftain 870 (V 8, 5188 ccm, 198 HP)		
Limousine viertürig	17 840.—	28)
„Catalina" Coupé zweitürig	18 380.—	28)
„Catalina" Limousine viertürig	18 710.—	28)
Renault 4 CV (4 Zyl., 748 ccm, 20 PS)		
Standard-Limousine viertürig	3 990.—	29)
Luxe-Limousine viertürig	4 750.—	30)
Grand Luxe-Cabrio-Limousine viertürig	5 800.—	29)
Renault-Dauphine (4 Zyl., 845 ccm, 27 PS)		
Limousine viertürig	5 480.—	30)
Renault-Frégate (4 Zyl., 1997 ccm, 65 PS)		
Standard-Limousine viertürig	8 700.—	31)
Renault-Frégate Etendard (4 Zyl., 2140 ccm, 77 HP)		
„Grand Luxe" Limousine viertürig	9 500.—	31)
„Grand Pavois" Limousine viertürig	9 950.—	31)
Riley Pathfinder (4 Zyl., 2443 ccm, 110 PS)		
Limousine viertürig	12 725.—	23)
Rover 60 (4 Zyl., 1997 ccm, 60 PS)		
Limousine viertürig	11 400.—	
Rover 75 (6 Zyl., 2230 ccm, 75 PS)		
Limousine viertürig	12 290.—	
Rover 90 (6 Zyl., 2638 ccm, 90 PS)		
Limousine viertürig	13 750.—	

Simca 1300 Aronde (4 Zyl., 1290 ccm)		
48 PS Limousine de Luxe viertürig	5 500.—	32)
48 PS Limousine „Elysée" viertürig	5 900.—	32)
48 PS Limousine „Grand Large" zweitürig	6 700.—	32)
48 PS Kombiwagen dreitürig	6 450.—	32)
57 PS Coupé de Ville zweisitzig	9 500.—	32)
57 PS Cabriolet „Weekend" zweisitzig	9 950.—	32)
Skoda 440 (4 Zyl., 1089 ccm, 40 PS)		
Limousine zweitürig	4 750.—	33)
Skoda 1201 (4 Zyl., 1221 ccm, 36 PS)		
Limousine viertürig	5 500.—	34)
Standard Super Ten (4 Zyl., 950 ccm, 33 PS)		
Limousine viertürig	5 990.—	
Kombiwagen fünftürig	6 690.—	
Standard Vanguard III (4 Zyl., 2088 ccm, 68 PS)		
Limousine viertürig	8 890.—	
Kombiwagen fünftürig	11 750.—	
Studebaker-Champion (6 Zyl., 3042 ccm, 101 HP)		
Standard-Limousine zweitürig	14 250.—	35)
Standard-Limousine viertürig	14 400.—	35)
Luxus-Limousine zweitürig	14 900.—	35)
Luxus-Limousine viertürig	15 200.—	35)
„Regal" Limousine viertürig	15 550.—	35)
„Flight Hawk" Coupé zweitürig	15 400.—	35)
„Flight Hawk" Hardtop zweitürig	16 500.—	35)
„Universal" Kombiwagen	16 350.—	35)
Studebaker-Commander (V 8, 4249 ccm, 170 HP)		
Standard-Limousine zweitürig	15 150.—	35)
Luxus-Limousine zweitürig	16 150.—	35)
Luxus-Limousine viertürig	16 450.—	35)
„Power Hawk" Coupé zweitürig	16 450.—	35)
Studebaker-President (V 8, 4737 ccm, 210 HP)		
Limousine zweitürig	16 450.—	35)
Limousine viertürig	18 800.—	35)
„Sedan Classic" Luxus-Limousine viertürig	19 450.—	35)
„Sky Hawk" Hardtop zweitürig	18 950.—	35)
Studebaker-Golden Hawk (V 8, 5773 ccm, 275 HP)		
Hardtop zweitürig	22 700.—	36)
Triumph TR 3 (4 Zyl., 1991 ccm, 95 PS)		
Sport-Roadster zweisitzig	9 450.—	37)
Coupé-Aufsatz	800.—	
Vedette-Versailles (V 8, 2351 ccm, 80 HP)		
„Versailles" Limousine viertürig	9 490.—	38)
„Régence" Limousine viertürig	10 980.—	38)

Bemerkungen:

1) zuzüglich Heizung DM 280.— und Transport DM 380.—
2) einschl. Heizung, zuzüglich Transport DM 380.–
3) zuzügl. Heizung DM 120.—
4) einschl. Heizung
5) einschl. Heizung und Servolenkung
6) einschl. Heizung und Servolenkung
7) einschl. Heizung, Radio, Servolenkung und Servobremse
8) einschl. Heizung, Radio, Servolenkung, Servobremse, autom. Fenster- und Sitzverstellung
9) a. W. Servolenkung DM 465.—
10) einschl. Heizung und Radio
11) einschl. Heizung, Radio, Servolenkung und Servobremse
12) zuzüglich Heizung DM 180.—
13) zuzüglich Heizung DM 250.—
14) zuzüglich Heizung DM 210.—
15) zuzüglich Heizung DM 210.— und Radio DM 270.—
16) zuzüglich Heizung DM 400.—, a. W. Schnellgang DM 605.—, Fordomatic DM 1070.—, Servolenkung DM 300.—
17) zuzüglich Heizung DM 475.—, a. W. Schnellgang DM 605.—, Fordomatic DM 1070.—, Servolenkung DM 500.—, Servobremse DM 200.—, Faltverdeck DM 425.—, Coupé-Aufsatz DM 1200.—
18) a. W. Schnellgang DM 820.—, autom. Getriebe DM 1475.—
19) a. W. Spezialausrüstung einschl. „C"-Zylinderkopf DM 2100.—, Drahtspeichenräder DM 355.—, Rennreifen DM 800.—
20) zuzüglich Heizung DM 760.—, a. W. Servobremse DM 277.—
21) zuzüglich Heizung DM 455.—, a. W. Schnellgang DM 605.—, Mercomatic 1135.—, Servolenkung DM 455.—, Servobremse DM 213.—
22) zuzüglich Spesen DM 40.—, a. W. Heizung DM 235.—, Drahtspeichenräder DM 280.—, Teleskop-Lenksäule DM 50.—
23) einschl. Heizung, zuzügl. Spesen DM 40.—
24) zuzüglich Heizung DM 120.— und Radio DM 220.—
25) einschl. Stahl-Schiebedach und Heizung, zuzüglich Fracht DM 135.–
26) zuzüglich Fracht DM 150.—
27) einschl. Stahl-Schiebedach, Heizung und Liegesitze, zuzüglich Fracht DM 150.—
28) einschl. Heizung, a. W. Hydramatic DM 1010.—, Servolenkung DM 565.—
29) a. W. Ferlec-Kupplung DM 350.—
30) a. W. Ferlec-Kupplung DM 350.—, Stahl-Schiebedach DM 200.—
31) a. W. Stahl-Schiebedach DM 200.—
32) zuzüglich Heizung DM 200.—
33) zuzüglich Heizung DM 150.— und Fracht DM 150.—
34) zuzüglich Heizung DM 150.— und Fracht DM 200.—
35) zuzüglich Heizung DM 570.— und Fracht DM 250.—, a. W. Automatic-Drive DM 650.—, Radio DM 715.—
36) einschl. Heizung und Servolenkung, zuzüglich Fracht DM 250.—
37) zuzüglich Spesen DM 65.—, a. W. Heizung DM 180.—, Overdrive DM 625.—, Drahtspeichenräder DM 425.—, Teleskop-Lenksäule DM 80.—
38) zuzüglich Heizung DM 160.—

Beilagen-Hinweis

Einer Teilauflage der heutigen Ausgabe liegt eine Beilage von PHOTO-PORST, der Welt größtem Photohaus, bei. Wir empfehlen den Prospekt der Aufmerksamkeit unserer Leser.

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen
Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.
unbedingt anzugeben!
Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

AUSTIN-HEALEY

Austin Healey 100 PS. Sport-Zweisitzer, schwarz-rot, verzollt, nur 16000 km gel., erste Hand, zum halb. Neupreis für DM 6000.— zu verkaufen. Merz & Pabst, Stuttgart-N, Kronenstr. 6, Tel. 90692 3741/1337

BMW

BMW-Motor, kpl. m. Getriebe, 2 l, 3 Verg., V-Kopf, zu verk. Rehn, Hannover, Matthiasstr. 4. 3712/1335

BMW 319/I Sport 1,5 Ltr., 2 Vergaser, Schnellverschlüsse, Zweisitzer, 4fach neu bereift, grüne Lederpolster, in gutem Zustand für DM 1000 zu verkaufen. Rolf Werner Schütz, Botropp in Westfalen, Gladbeckerstraße Ia. 3737/1337

BMW-Dixi-Sport, rot lackiert, neu bereift, Notverdeck, zugel. u. versteuert, fahrbereit, billig, für DM 600.— zu verk. Walter Geyer, Mühlstetten b. Nbg. 3643/1329

BMW-Dixi, Bauj. 1929, viersitz. Cabriolet, fahrbereit, Liebhaberstück, DM 650.—, zu verk. Rainer Göpfert, Coburg, Steingasse 8. 3659/1331

Suche f. 3/15 BMW: Getriebe, Nabenabzieher, Betriebsanleitg. D. Schmotz, Schwabach, Ludwigstr. 12. 3667/1331

BUGATTI

8 Zyl. Bugatti-Motor mit od. ohne Kompressor bis 2 Ltr ab Type 37a mit Verteiler, Zündkabel, Kupplung u. Getriebe, aber einsatzfertig als Ersatz günstig zu kaufen gesucht. Anfragen unt. 5313 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3715/1335

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-PKW beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. Main, Mainzer Landstraße 164. 3709/1334

FIAT

Suche Siata-Zylinderkopf für Fiat 500 A. Preisangebote an 5323 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3738/1337

Fabrikneuer **Fiat 1100 Spyder** günstig unter Neupreis abzugeben. Anfr. unter 5288 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3660/1331

FORD

Ford Thunderbird 1956

Luxus-Coupé-Cabriolet, schwarz, **fabrikneu**, verzollt, Fordomatic, Servo-Bremsen-Lenkung, elektr. Fensteröffnung, Radio usw. **DM 4000.–** unter Listenpreis sofort zu verkaufen.

Zahlungserleichterung, Inzahlungnahme.

Merz & Pabst, Stuttgart-N, Kronenstraße 6, Telefon 90692
3740/1337

Ford M 15, Bauj. 55, mit Radio, Klimaanlage, Schonbezügen, 20 000 km, neuwertig, von Privat günstig zu verkaufen. Georg Metzler, Oberursel (Ts.), Königsteiner Straße 2. 3725/1336

KARMANN-GHIA

VW KARMANN-CABRIOLET, silberblau mit dunkelbl. Verd., in allerbest. Zust., 26000 km. Bj. 55, m. Blaupunkt-UKW-Radio. 2 Boschhör. u. viel. Kleinzubeh., sof. f. DM 5200.- zu verk. (o. Radio u. Boschh. DM 4600.-). Neuw. m. Zubeh. DM 6.685.-. R. Eickhoff, Presseck/Ofr. b. Kulmbach, Tel. Presseck 7. 3719/1335

LANCIA

Lancia-Gen.-Vertreter E. Uebel, Automobile, Frankfurt a. Main, Günderrodestraße 5. An- u. Verkauf. Ersatzteile. 3708/1334

MERCEDES

300 SL in äußerst gepflegtem, einwandfreien Zustand, garantiert **unfall- und reparaturfrei,** cremefarben, mit grüner Polsterung, 44 000 km, keine Rennen gefahren, wegen Anschaffung eines geräumigeren Wagens Ende August zu verkaufen. Angeb. u. 5311 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3711/1335

Neue Bücher

Tatsachen und Zahlen

aus der Kraftverkehrswirtschaft 1955/56, herausgegeben vom Verband der Automobilindustrie e.V., Frankfurt (M), Westendstr. 61, 20. Folge und 8. Nachkriegsausgabe, 272 Seiten DIN A 5, Preis DM 15.—.

Alljährlich bietet dieses Handbuch das umfassendste Quellenmaterial über alle mit der Kraftverkehrswirtschaft zusammenhängenden Gebiete. Es handelt sich fast ausschließlich um die kommentarlose Wiedergabe eigener Statistiken des Verbands der Automobilindustrie, ferner solcher des Verbandes der Fahrrad- und Motorradindustrie sowie des Kraftfahrt-Bundesamtes in Flensburg. In diesem Handbuch ist eine derartige Fülle authentischer Zahlen enthalten, daß man sich allein mit deren Auswertung leicht monatelang beschäftigen könnte. Und es ist ein Jammer, daß man nicht wenigstens einige der prominentesten Hetzer gegen den Straßenverkehr zwingen kann, dieses Buch genau zu studieren und sich darüber, soweit sie dazu überhaupt in der Lage sind, einige logische Gedanken zu machen. O.

Deutsche Kraftfahrzeuge der Baujahre nach 1945

von Wolfgang Roediger und Karl-Heinz Edler, VEB Verlag Technik, Berlin NW 7, Unter den Linden 12, 272 Seiten DIN A 5 mit zahlreichen Bildern und 5 Tafeln, geb. DM 12.—.

Dieses Buch ist naturgemäß vor allem für das autointeressierte Publikum in der DDR bestimmt und wird dort bestimmt sehr begrüßt werden. Einigermaßen fachkundigen Lesern in der Bundesrepublik vermag es dagegen kaum wesentlich Neues zu sagen. In dem Buch sind alle wichtigen Personenwagen-, Lastwagen- und Motorradmodelle behandelt, die nach 1945 in der Bundesrepublik und in der DDR gebaut wurden, wobei den technischen Daten jeweils eine kurze, allerdings wenig kritische Charakteristik angefügt ist. Das Buch schließt bereits mit den Modellen 1954. Für westliche Leser sind hauptsächlich die behandelten Kraftfahrzeugmodelle der DDR interessant, wobei aber die neuesten Typen P 70, Wartburg und Sachsenring noch fehlen. O.

Reparatur-Anleitung Opel Kapitän/Olympia/Rekord

Heft 30 des Lehr- und Nachschlagewerks „Querschnitt durch die Autotechnik", Verlag A. Bucheli, Zug (Schweiz), Vertrieb durch Verlags-Vertretung P. Wieland, Ettlingen/Baden, Drachenrebenweg 16, 64 Seiten DIN A 4, Kunstdruck DM 7.80.

Die Opel-Modelle der Baujahre 1950 bis 1956 sind in diesem Heft behandelt. Es verspricht einen echten Nutzen erstens den vielen nicht markengebundenen Werkstätten, denen die ausführlichen Reparaturunterlagen der Adam Opel AG. nicht zur Verfügung stehen, und zweitens denjenigen Besitzern eines Opel-Wagens, die anfallende Pflege- und Reparaturarbeiten nach Möglichkeit gern selbst erledigen. Ihnen allen kann man dieses sehr anständig aufgemachte Heft warm empfehlen. O.

Schlagbaum hoch! Auslandsreisen mit Auto und Motorrad

Diese beiden Ratgeber für Auslandsreisen, der eine vom ADAC, der andere vom AvD herausgegeben, werden von den Clubs an alle interessierten Auslandsreisenden abgegeben. Bei beiden handelt es sich um eine Neuauflage, die nach dem Stand vom Frühjahr 1956 neu bearbeitet wurde. Wie bereits in den früheren Ausgaben sind in diesen Broschüren eine Menge nützlicher Hinweise enthalten, wie sie selbst erfahrenen Auslandstouristen nicht immer geläufig sind.

Shell Motorradbuch

herausgegeben von der Deutschen Shell AG., Hamburg 1, 3. neubearbeitete und erweiterte Auflage, 48 Seiten, geben Shell-Tankstellen kostenlos an Stammkunden ab.

Neue deutsche Kraftfahrzeug-Kennzeichen

zusammengestellt und herausgegeben von der Deutschen Dunlop Compagnie AG., Hanau am Main, 12 Seiten DIN A 6, kostenlos bei den Reifenhändlern erhältlich.

Autotouren in und um Tirol

Diese 32seitige Broschüre bringt auf 20 klaren — allerdings etwas vereinfachten — Kartenausschnitten mit Streckenkilometerbesprechung die lohnendsten Touren, die man in Tirol machen kann. Schutzgebühr 6 Schillinge. Zu haben ist die Broschüre in jedem besseren Reisebüro.

Autoführer der Hochalpenstraßen

Verlag Eduard Denzel, Innsbruck, Innrain 26, 288 Seiten mit Fotos, Paßprofilen und Lageskizzen, Preis DM 14.80.

Ein dringendes Bedürfnis nach so einem Werk lag vor. Was hier über die befahrbaren Alpenpässe und touristisch interessantesten Hochtäler zwischen Semmering und Simplon einschließlich der Reiserouten an den Seen Kärntens, Oberitaliens und des Oberengadins zusammengetragen ist, befriedigt auch verwöhnte Ansprüche. 45 feststehende Zeichen kehren als Legende bei jeder Paßbesprechung wieder. Was man besser machen könnte: Auch die Westalpen mit einzubeziehen, die „Kleinpässe" auch mit Begleittext zu versehen, die Paßnummern der Übersichtskarte auf die Seitenzahlen des Textes abzustimmen und schließlich auch die Bergstraßen unterhalb der 1000-m-Höhenlinie mit aufzunehmen. U. S.

MERCEDES

Gelegenheitskauf

Neuwertiger **MERCEDES-BENZ 300 SL** mit den neuesten vom Werk eingebauten Verbesserungen, für Rennen und Langstreckenfahrten.

Abs.: Fürst von Metternich, Schloß Johannisberg im Rheingau, Tel. Rüdesheim 9327. 3723/1335

Mercedes 170 S Cabrio, zweisitzig, zu kaufen gesucht. Preisangebote unter 5301 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042 3683/1332

MG

MG, eventuell auch BMW-Sportzweisitzer, zu kaufen gesucht. Angebote unter 5306 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3692/1333

OLDSMOBILE

Zu verkaufen Oldsmobil 1956, Modell Super 88, viertürig, mit autom. Gangschaltung, Servo-Bremsen und Lenkung, Radio, Heizung, DM 12 000.—. Einfuhrzoll muß vom Käufer bezahlt werden. E. T. Gragg, Mannheim O 7, 1. 3629/1328

OPEL

Opel-Kapitän 1956, 2200 km — 3 Monate, hellblau-weiß, Weißwandreifen, wegen Krankheit 10% unter Neupreis sof. zu verk. Anfr. u. 5316 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3727/1336

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.



KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Porsche 1300, mit Austauschmotor, 35 000 km, Farbe silbergrün, Lederliegesitze, Radio, Spitze 160 km/h, wegen Ansch. eines P.-Super für nur DM 5200.— zu verkaufen. Anfr. unter 5317 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3728/1336

Porsche-Motor 1,1, rep.-bedürftig, Köpfe OK billig abzugeben. Dr. Schulz, Hülchrath 98 b. Neuß. 3739/1337

Porsche-Motor, 1,3, 1,5 l, evtl. Motor u. Getriebe aus Unfallwagen, gesucht. Angebote mit Beschreibung, Zustand u. Zubehör unter ITA 5310 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3705/1334

PORSCHE-MOTOR 1300, neuestes Modell, dreiteilig, 12 000 km gelaufen **DM 1850.–**

PORSCHE-MOTOR 1300 SUPER, neuestes Modell, 17 000 km gelaufen **DM 2700.–**

verkauft Autohaus Krauss GmbH, Nürnberg 15 3716/1335

Porsche-Coupé, 1,5 l, Baujahr 1954, bestens gepflegt, 50 000 km, unfallfrei, mit Extras, wegen Familienvergrößerung schweren Herzens abzugeben. Standort: Ruhrgebiet. DM 8000.—. Anfr. u. 5312 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3713/1335

Porsche-Cabriolet, schwarz, 1500 ccm, 55 PS, Baujahr 1953, sehr gut erhalten, zum Preis von DM 7500.— zu verkaufen. Baden-Auto, Freiburg i. Br., Basler Str. 69, Fernruf 8604. 3720/1335

Porsche Spyder abzugeben, ausgezeichneter Zustand, Juni im Werk überholt, besonders günstige Gelegenheit. Anfragen unter 5314 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3724/1336

Zu verkaufen: Porsche Speedster, Baujahr 1955, Motor 1500 Normal, mit Original-Speichenrädern u. Rudge-Schnellverschluß, Neupreis DM 13 000.—, Verkaufspreis DM 9750.—. **Porsche-Motor**, 1600 Super, neuwertig, ca. 1100 km, neues Kurbel-Gehäuse, 2 Monate alt, Neupreis DM 4800.—, Verkaufspreis DM 3800.—. Anfr. an Photohaus Besier, Wiesbaden, Kirchgasse 18. 3718/1335

Porsche-Spyder, Seriensportwagen, Bauj. 1955, Spitzengeschwindigkeit 225 km, preisgünstig zu verkaufen. Angebote an Postschließfach 828, Stuttgart. 3734/1336

Porsche-Motor, 1,5 Super, erst 9000 km, bestens eingefahren, DM 3000.—. 1,3- od. 1,5-Motor, gebraucht, wird in Zahlung genommen. Kornberg-Tank, Stuttgart W, Kornbergstraße 21—25. 3731/1336

PORSCHE

Porsche-Coupé, 1,5 Super, neuwertig, mit allen Schikanen, DM 8500.—. Ält. Porsche wird in Zahlung genommen. Zöller, Stuttgart W, Kornbergstr. 29. 3732/1336

Porsche-Carrera, Bauj. 1956, Lim., neuwertig, krankheitshalber zu verk. Angeb. unt. 5320 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3733/1336

Porsche bei günstigen Zahlungsbedingungen (evtl. Kaufmiete) gesucht. Angeb. unter 5305 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3691/1333

Porsche 1,3 Ltr. Coupé abzugeben, anderer Wagen bis 1,5 Ltr. kann in Zahlung gegeben werden. Angebote unter 5297 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3677/1332

Porsche 1600 Cabrio 56, 1800 km, alle erdenklichen Extras, azurblau, wegen Familienultimatum leider zu verkaufen. Evtl. Zahlungserleichterung. Neupreis DM 15 200.—. Anfragen unter 5298 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3679/1332

Neuwertiger Porsche-Motor, sowie Porsche-Duplexbremsen, sofort gegen bar zu kaufen gesucht. Wäscheverleih Hygiene, Neu-Isenburg, Hermannstr. 38. 3693/1333

Porsche 1500, Le Mans-Typ, Bauj. 1952/53, 110 000 km, autobahnfest mit 150 km/st, rotes Leder, Schlafsitze, Radio, zu verkaufen, Preis DM 6000.—; ferner Motor Porsche 1500 Typ „Dame", kompl. Hinterachse, nichtsynchronisiert. Getriebe, Drehstäbe, Vorderachshälften, kompl. Tachometer, Drehzahlmesser, DM 1500.—. Franz-Wilhelm Saade, Osterholz-Scharmbeck, Postfach 21, Ruf 284, Fernschreiber 0 24 49 97. 3701/1334

Porsche-Motor 1,5 Ltr., Bestzust., tausche gegen 1,3 Ltr. Super, evtl. beschädigt, oder kaufe letzteren. Angebote unt. 5309 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3703/1334

Porsche-Cabrio 1500 S, wenig gefahren, aus 1. Hand, umständehalber preisgünstig abzugeben. Anfragen unt. 5284 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3652/1330

TALBOT

Sunbeam Talbot, 4sitziges Sport-Cabriolet, in ausgezeichnetem Zustand, Bauj. 53, 61 000 km, preisgünstig zu verkaufen. Angebote unter 5318 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3729/1336

TRIUMPH

Triumph Sportwagen TR 3, Modell 56, mit abnehmb. Stahldach, Schnellgang u. Klimaanlage, Farbe beige-rot, 9000 km gel., in allerbest. Zustand, preisgünstig sofort abzugeben. Anfragen u. 5315 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3726/1336

VW

VW-Schwimm- od. Kübelwagen, auch reparaturbedürftig, zu kaufen gesucht. Angebote über Zustand und Preis an Gustav Dieter Edelhoff, Iserlohn (Westf.), Jahnstraße 7. 3717/1335

VW-Sportzweisitzer mit Verdeck, erstkl. Zustand, mit Sonderkaross., sehr schnell, verk. preiswert. Angebote unter 5299 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3680/1332

VW-Zweisitzer-Karosse, Spezialbau, Cabriolet, kompl., für DM 300.— zu verkaufen. A. v. Deschwanden KG., Kraftfahrzeuge, Offenburg. 3695/1333

WOHNWAGEN

Gebr. Wohnwagen, möglichst Fabrikat Schollmeyer, Witten, zu kaufen gesucht. Dehnhardt, Hamburg-Harburg, Wilstorfer Str. 21. 3688/1333

VERSCHIEDENE

Ich kaufe Unfallwagen (Teil- u. Totalschaden) ab Baujahr 53. VW, Ford, Jaguar, Mercedes 170 DS - 300 SL, Opel, Borgward, Porsche, Austin Healey, DKW usw. Hönscheidt, Düsseldorf, Metzkauser Str. 2. 3714/1335

1 Sportwagen mit Conventry-Climax-Motor u. Porsche-Synchrongetr., 1 Porsche-Motor, 1,1 l, rollengelagert, 1 Porsche-Motor, 1,3 l, 1 VW-Synchron-Hinterachse. Vollkommen überholt, neuwertig! Gegen Angebot zu verkaufen. Anfragen u. 5319 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3730/1336

* STELLENGESUCHE *

Raum Hannover! Wo finde ich Gelegenheit, Automobilverkäuferin zu werden. Bin 19 Jahre, habe Führerschein I u. III. Angebote erb. u. 5321 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3735/1336

* VERTRETUNGEN *

Suche **VERTRETER**

für Vertrieb von gegossenen Leichtmetall-Auto- und Omnibusbeschlägen.

Es wollen sich nur Herren melden, welche bestens bei der einschlägigen Kundschaft eingeführt sind.

Angebote unter 5322 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart W, Postfach 1042.

VERSCHIEDENES

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Campingartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

X **Teller- u. Kegelräder**, Achswellen, kpl. Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Telephon 25 22. 3706/1334

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste Fahrlehrerausbildung
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

Werkzeuge für viele Berufe.
Interessanter Werkzeug- u. Geräte-Katalog kostenlos.
Westfalia-Werkzeugco., Hagen 379 in Westfalen.

Wer hat in den frühen Morgenstunden des 15. 8. 56 zwischen 3 und 4 Uhr in der Nähe von Düsseldorf-Mettmann ein Belastungsgewicht, vermutlich für Aufzug od. Baukran, verloren. Abmessung 52 × 35 × 26 cm mit 2 Löchern zum Aufhängen. Anschrift erbeten an Fa. F. Klaus, Bochum, Postfach 603. 3721/1335

Im ges. Bundesgebiet bestens eingeführte KFZ.-Zubehör-Vertriebsgesellschaft übernimmt laufend interessante **Neuerungen**, Angebote erbeten an:
Motor Companie Vertriebsgesellschaft m. b. H.
Frankfurt a. M. Adalbertstraße 31

Interessant



für jeden Freund eines edlen Tropfens ist der kostenlose **Weinatlas** im Taschenformat. Ein Reiseführer durch alle Weinbauländer Europas. Er enthält viel wissenswertes über Wein, wertvolle Anregungen, Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei Ihnen liefern. Schreiben Sie eine Karte an die Grenzkellereien

Brüder Buchner Passau A 11

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/471. Griechenland. Autoersatzteile, Werkzeuge, Schrauben, Muttern. Korrespondenz englisch.
A/472. Libanon. Automobile aus zweiter Hand. Korrespondenz englisch.
A/473. Iran. Kraftfahrzeug-Ersatzteile. Korrespondenz englisch.
A/474. Ecuador. Maschinen und Werkzeuge für die Autoindustrie, Ersatzteile. Korrespondenz spanisch.
A/475. Chile. Personen- und Lastkraftwagen, Autoersatzteile, Material aller Art für Artomobilwerkstätten, Tankstellen usw. Korrespondenz spanisch.
A/476. Iran. Automobile. Korrespondenz englisch.
A/477. Jordanien. Autobatterien, Reifen und Schläuche für Kraftfahrzeuge, Federn und Federblätter für alle Fahrzeugtypen. Korrespondenz englisch.
A/478. Singapore. Kraftwagenersatzteile und Zubehör (Ford, Anglia, Ford-Prefect, Ford Consul, Austin, Morris, Hillman und Fiat und für Lastwagen Marke Beford, Austin & Thames 5-ton sowie Belford-Volkswagenlieferwagen). Korrespondenz englisch.
A/479. Syrien. Batterien für Personenkraftwagen. Korrespondenz englisch.
A/480. Venezuela. Lastkraftwagen. Korresp. spanisch.
A/481. USA. Geschenkartikel, besonders solche für Automobilisten. Korrespondenz englisch.
A/482. Schweden. Autolampen aller Art. Korrespondenz deutsch.
A/483. Belgisch-Kongo. Garagen- und Tankstellen-Ausrüstungen und -Einrichtungen. Korrespond. französisch.
A/484. Griechenland. Kraftwagenersatzteile und -Zubehör. Korrespondenz französisch, englisch.
A/485. Italien. Autozubehör und Autoersatzteile. Korrespondenz deutsch.
A/486. Italien. Autozubehör. Korrespondenz deutsch.
A/487. Neuseeland. Bedarfsartikel aller Art für Kraftfahrzeuge. Korrespondenz englisch.

Wer schreiben kann, der schreibe ein Postkärtchen: Bitte sofort den kostenlosen PHOTO-HELFER senden. Sie bekommen dann dieses 240-seitige Taschenbuch, welches Katalog und Lehrbuch zugleich ist. Das bringt viel Freude und wertvolles Wissen und ebnet Ihnen auch den Weg zum Besitz einer preiswerten Markenkamera: alles mit nur 1/5 Anzahlung, Rest in 10 Monatsraten, volle 5 Tage höchst unverbindlich zur Ansicht durch der Welt größtes Photohaus
DER PHOTO-PORST Nürnberg V 72

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische **Diebstahlsicherung** eingebaut? Preis **DM 17.90**



Elektro-magnetische **VENTILE** *für Gase und Flüssigkeiten*
HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

ABSCHLIESSBARE **HAUBENHALTER**
HAUBENVERSCHLÜSSE ALLER ART
HACO
BESCHLAGFABRIK
HAPPE & CO. TÖNISHEIDE
Wülfrather Straße 33, Postfach 17

Die neue, blinkende **SOFFITTEN-LAMPE** *in Ihrem Winker*
Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.
Preis für 1 Satz (2 Lampen) 31 mm 15.90 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 6 Volt 16.50 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 12 Volt 18.50 DM
SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Die letzte Seite



Nummernschilder

Da haben wir sie nun also, die neuen Nummernschilder. Sie sind so überflüssig wie Hochwasser und ebenso kostspielig, gar nicht davon zu reden, daß sie in ihrer Häßlichkeit mit denen der Ostzone konkurrieren. Da nun jede Zulassungsstelle, gleich ob München, Neustadt am Rübenberge oder Aschendorf-Hümmling, ihre eigene Buchstabenkombination besitzt, findet sich überhaupt kein Mensch mehr zurecht. Dafür gibt es jetzt eine Reihe sehr beziehungsvoller Kennzeichen. Die Einwohner von Hofgeismar fahren mit HOG herum, was im gesamten englischsprechenden Ausland soviel wie Schwein heißt — spotten ihrer selbst und wissen nicht wie. Einen Lloyd sahen wir, der trug stolz ein Schild mit der Aufschrift AA 175. Und einen weißen Thunderbird, der lässig verkündete: LM-A...! Die Stader hatte man zunächst mit der beziehungsvollen Kombination SD beglückt. Die Schilderfabrikation war schon in vollem Gange, da fiel einem von Straulinos Heerscharen auf, daß das wohl doch nicht ginge. Jetzt sollen die schon Um-Beschilderten neue Schilder bekommen, die dritten. Mal sehen, wer sie bezahlen muß. Dreimal dürfen Sie raten! Der Landkreis Cloppenburg sollte zunächst mit CLO auf seinen Kraftfahrzeug-Kennzeichen versehen werden, was die Cloppenburger nicht mochten. Jetzt tragen sie CLP. P für Papier?

Die Ausländer werden Augen machen, wenn die Deutschen mit ihren neuen Kennzeichen aufkreuzen. Die Gunzenhausener kommen mit GUN, was Kanone heißt, die Cochemer mit COC, der Hahn, und wenn DON auf dem Nummernschild steht, ist's kein Kosak, sondern ein harmloser Donauwörther. Wenn neubeschilderte Autos auf dem Parkplatz zusammenstehen, kann man aus ihren Kennzeichen ganze Sätze bilden: LEO HOL EIN BIR! WO? IN GOA!

Das sonderbarste aber ist, daß viele unserer Mitbürger, die sich gleich uns geärgert haben über die ebenso überflüssige und kostspielige wie unschöne und unzweckmäßige Neubeschilderung, solange sie noch im Stadium der Beratung war, es dann nicht abwarten konnten, auf ihrem Wagen, als es so weit war, möglichst als erste die neuen Kennzeichen zu führen. *H.U.W.*

Auf Garantie

Warum schlucken wir eigentlich immer noch die nahezu lächerlichen Garantiebedingungen der Autoindustrie? Anno Dunnemals waren ja 10 000 km eine sagenhafte Fahrleistung, bis zum Bersten gefüllt mit Erlebnissen und Enttäuschungen, das eine versprach die Industrie und für das andere stand sie ein. Heute aber spulen viele das in zwei, höchstens drei Monaten runter, und dann will der Herr Fabrikant für nichts mehr garantieren. Also da wird's doch Zeit, daß allenthalben dieser alte Zopf abgesäbelt wird, — denn wie, edle Herren, verträgt sich das mit den wohltönenden Worten in all den schönen, vielfarbigen Prospekten? Mehr Vertrauen zum eigenen Produkt, meine Herren, und keine Angst, daß mit dem Ablauf der Garantiezeit schon die Alterserscheinungen anfangen!

Günther Ludewig





Bedenkliches Eingeständnis

„Bisher war es geradezu ein Kunststück, vom zweiten in den ersten Gang zurückzuschalten; selbst der größte Teil der geübtesten Fahrer mußte dazu anhalten." Dies kann man in der „Stuttgarter Zeitung" anläßlich der Einführung des vollsynchronisierten Getriebes beim Opel-Rekord nachlesen. Auch wir begrüßen die nunmehrige Synchronisierung des I. Ganges bei diesem Wagen, indes erscheint uns obige Kritik, die nach weithin üblichem Brauch nachträglich (!) am bisherigen Modell geübt wird, als zu weitgehend. Vor allem aber weist sich der Zeitungsmann durch sein eigenes Eingeständnis als bedenklich schlechter Autofahrer aus. Das ist zwar keine Schande, aber man sollte sich vergegenwärtigen, daß er einer von jenen Leuten ist, die in gewissen Zeitungen immer so kluge Sachen über die Autos und deren Fahrer zum besten geben. *Meck*

Demnächst in diesem Theater . . .

Der Autofahrer von heute: „Ein Mann lebt gefährlich".
Fahrt durch die Großstadt: „Tanz auf dem Vulkan".
Ein freier Parkplatz in der City: „Alle Herrlichkeit auf Erden".
Aber die vielen Umleitungen . . .: „Weg ohne Umkehr".
. . . und die vielen Schlaglöcher: „Verdammt in alle Ewigkeit!"
Warum geschieht so wenig dagegen? – „Die Helden sind müde".
Überhaupt – der Straßenbau: „Unternehmen Schlafsack".
Kommt man mit dem Gesetz in Konflikt . . .: „Die Faust im Nacken".
Sonntags-Fahrverbot für Lkw: „Bitterer Reis".
Beschränkung der Lkw-Maße und -gewichte: „Mit roher Gewalt . . ."
Wiedereinführung der Geschwindigkeitsbeschränkung? – „08/15 – III. Teil".
Es entscheidet – der Bundesverkehrsminister: „Die linke Hand Gottes".
. . . und sein Referent für Straßenverkehr: „Der fröhliche Wanderer".
Fragt sich schließlich der Autofahrer: „Und wer küßt mich?" C. F. R.



Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt würde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt





Zwei Haupterfordernissen

muß ein gutes Sicherheitsglas genügen:

- es muß splitterfest sein und
- es muß nach Bruch noch Sicht gewähren.

Das verbürgt

VERBUND-SICHERHEITSGLAS.

Verbund-Sicherheitsglas gewährt diesen Schutz über die ganze Scheibenfläche.

Darum: in alle Fahrzeuge nur Windschutzscheiben aus

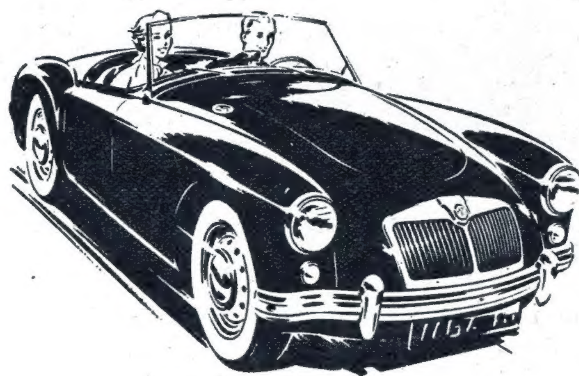
VERBUND-SICHERHEITSGLAS!



im neuen Kleid



Der neue MGA verdient es wirklich,
als würdiger Nachfolger
seiner weltberühmten Vorgänger
bezeichnet zu werden.



Spitze 165 km 68 PS 10 l Verbrauch

MGA 1500 ccm Sportzweisitzer mit Scheibenrädern **DM 8450.-**

mit Speichenrädern Mehrpreis DM 280.-

J. A. WOODHOUSE K.G., KÖLN-BRAUNSFELD

TEL. 592466 **Stollberger Straße 110**